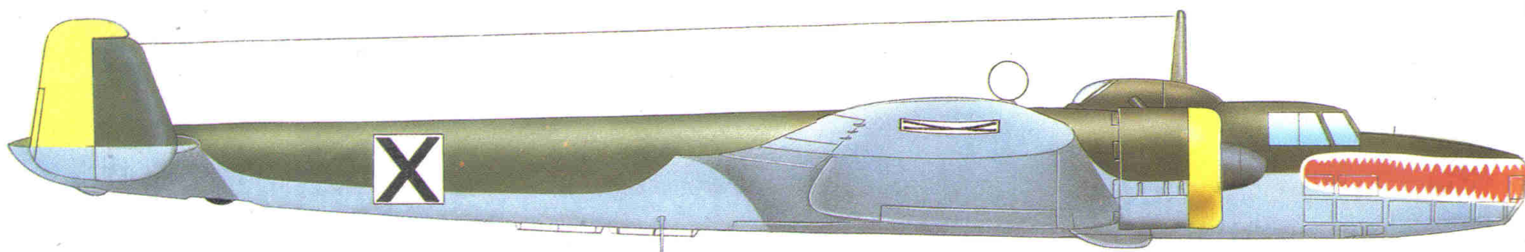




Dornier Do 17
Italské spojenecké letectvo
SdKfz 253
William George Barker

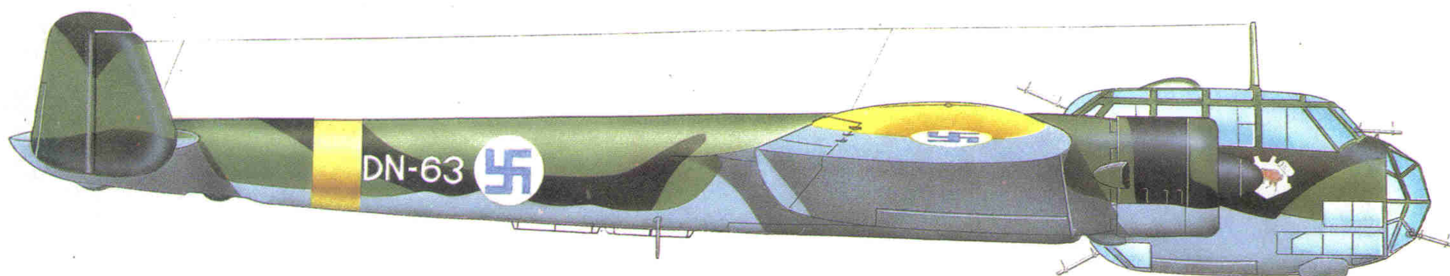


Pro noční operace dostalo několik Do 17P zbarvení, které se později uplatnilo u stíhacích letounů. Příkladem je zde zobrazený stroj od 3. (F)/22 operující v prostoru Beneluxu na jaře 1940. Jediným rozdílem oproti standardnímu schématu bylo protažení světle modré RLM 65 ze spodních i na boční plochy, kde ji doplnilo množství skvrn tmavě zelené barvy RLM 71.

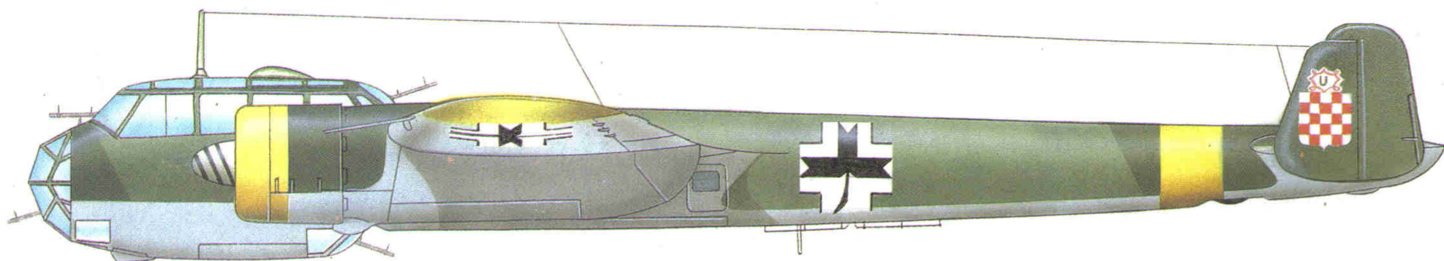


Jeden z šesti Bulhary ukořistěných Do 17K obdržel zajímavou kresbu žraločí tlamy přes celou příď.

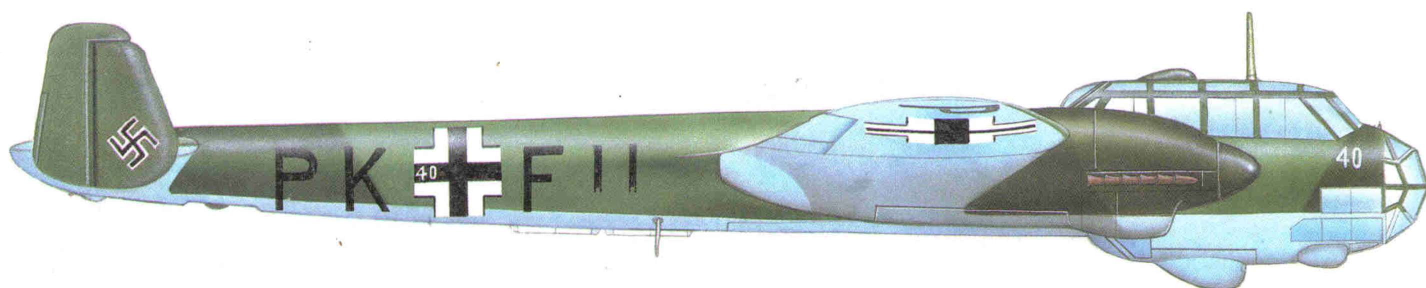




Postupně, při příležitosti oprav dostávaly finské dorniery typickou domácí kamufláž. Stejné potkalo i DN-63, který je zde zachycen již s namalovaným znakem LeLv 46, viz. detail, ale ještě bez černého skákajícího soba, který byl domalován na příď, těsně nad spodními okny.



Také chorvatské letectvo používalo velice dlouho Do 17. Příkladem může být tento stroj nalezený Spojenci na rakouském letišti Klagenfurt v roce 1945. Jednalo se patrně o Do 17Z-2 z původního kontingentu na východní frontě, který po návratu sloužil k výcviku a protipartyzánským akcím.



Vzhled čtyřicátého vyrobeného Dornieru Do 215B-2 ještě před dokončením volacího kódového označení i vyzbrojení.



- HPM Historie a plastikové modelářství

  Měsíčník pro zájemce o letectví, pozemní bojovou techniku a válečné loďstvo
- Prvé číslo vyšlo v prosinci 1990
- Číslo mez. indexu — 46 642
- Registrační značka — Mk ČR 5340
- Vychází — měsíčně
- Vydává: Vydavatelství HPM spol. s r.o.
- Za původnost příspěvku ručí autor
- Přetisk povolen s uvedením pramene a při zachování autorských práv.
- Šéfredaktor: Ivo Pejčoch
- Korektorská práce: Vratislav Konečný
- Grafická úprava: Zuzana Nová
- Fotografická práce: Daniel Šperl
- Redakční rada: V. Janovský, Ing. P. Provazník, I. Pejčoch, V. Leimer a Ing. M. Mamula

Adresa redakce:
Vydavatelství HPM sro, Jerevanská 3,
100 00 Praha 10
Návštěvní den: středa 10.00—15.00
Inzerci za stanovených podmínek přijímáme na adrese redakce, na obálce uveďte — Inzerce HPM

Číslo podepsáno k sazbě — 9. 2. 1993
Datum vyjití dle harmonogramu — 29. 3. 1993
Tiskárna: Východočeské tiskárny, s. p., provoz 10, Smilova 487, Pardubice
Podávání novinových zásilek povoleno Ředitelstvím pošt Praha č. j. 950/91-NP ze dne 22. 7. 1991
ISSN 1210–1427

History and plastic modelling issued monthly by HPM Ltd.
Editorial & advertising Offices HPM Ltd.
Jerevanská 3
100 00 Praha 10
tel. 02—73 79 892

Editorial & Production Staff

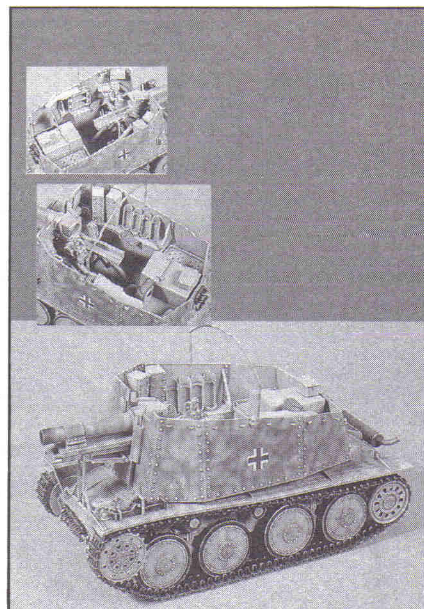
- Managing Editor — I. Pejčoch
- Modelling Editor — V. Janovský
- Technical Editor — M. Mamula
- Art Editors — P. Provazník — V. Leimer
- Graphic Editors — Zuzana Nová

Printed in Czech Republic by Východočeské tiskárny, s. p., provoz 10, Smilova 487, Pardubice

OBSAH:

Připravujeme do čísla 4/93

Nakajima Kikka
Praga Tč 33
Letadlové lodě třídy Kijev
Manfred von Richthofen
Vládní vojsko
První anglické tanky



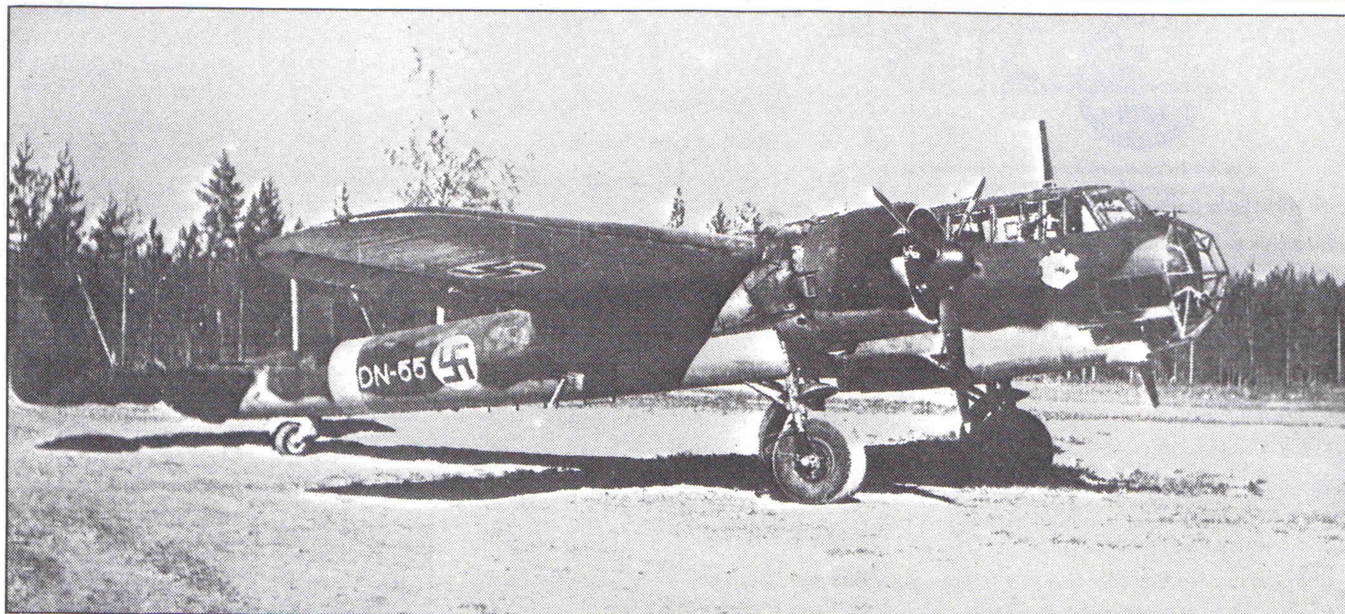
Titulní strana: B-25 Mitchell zachycený objektivem O. Šaffka na leteckém dni v Roudnici 1991.

Upozornění pro uživatele tmelu PROVALKIT!

Jako každý disperzní výrobek je i u tohoto tmelu nutné dbát na dostatek vody. Stačí tenký vodní povlak, který zabrání vysychání a tmel si zachová svoje dobré vlastnosti velice dlouho.

ZÁSILKOVÁ SLUŽBA HPM ZÁSILKOVÁ SLUŽBA HPM

Bohužel ještě ani v tomto čísle není mimo jediné stříkací pistole žádná nová nabídka. Jednání se ale již chýlí ke konci a již v čísle čtyři začne nabídka firem Dragon a Kirin, včetně dalšího překvapení.



Dornier Do 17 Létající tužka

Václav Janovský

(dokončení)

Po bitvě o Británii jsou dorniery postupně nahrazovány u bombardovacích jednotek Junkersy Ju 88. Jediné dvě Kampfgeschwadern, které je i nadále užívají, jsou KG 2 „Holzhammer" a KG 3 „Blitz". Příležitost dokázat, že mohou ještě rozsévat smrt, mají již začátkem dubna 1941 při útoku Němců na Balkáně.

Již 6. 4. v 6.45 hod. bombardují dle Hitlerova rozkazu č. 45 Bělehrad ve společnosti Ju 87 od StG. 77 a He 111 od KG 4. Prvé akce uskutečňují ze svých základen v Rakousku: Stab, I a III/KG 2 ze Zwölfaxingu a III/KG 3 z Münchendorfu, obě v podřízenosti Luftflotte 4, zatímco pod Fliegerkorspem VIII v Bulharsku létá na průzkumné akce 2 (F)/11.

S postupující frontou mění letiště i dorniery a po kapitulaci Jugoslávie tlačí zbytky řecké armády a Brity do moře. Ve snaze znemožnit jejich evakuaci, nebo přísun posil hlídkují denně nad rozlehlými vodními plochami, nebo útočí na přístavy. Stranou nezůstávají ani letiště, příkladem může být nálet 25 strojů na Argos dne 23. 4. To se ale již blíží konec a v noci z 26. na 27. jsou obsazeny Atény a nad Akropolí vlaje potupná vlajka s hákovým křížem, ke které se od rána přidává demonstrace síly v podobě mohutné letecké přehlídky mající demonstrovat sílu a neporazitelnost Luftwaffe a celého Německa.

Ke konci bojů v Řecku ztratila Luftwaffe celkem 29 Dornierů Do 17. Nejednalo se pouze o stroje dříve zmíněných jednotek, neboť v omezeném počtu sloužily zejména u útvarů vyzbrojených Junkersy Ju 87, které dosti často vedly do akce. Dalším postupným cílem se stal ostrov Kréta. Zde opět byly KG 2 i KG 3 v plné permanenci a měly značný podíl na ztrátách, které utrpěla Royal Navy v okolních mořích.

Posledním velkým vystoupením se stal začátek operace Barbarosa (přepadení SSSR). Po několika měsících jsou ale Do 17 staženy od posledních bombardovacích útvarů a jediným uživatelem Do 17Z v bombardovací roli se stala chorvatská 15. Staffel/KG 53, která je používala po celou dobu působení na východní frontě. Jako důkaz lze uvést početní stav Do 17 u bojových útvarů Luftwaffe k 20. 9. 1942.

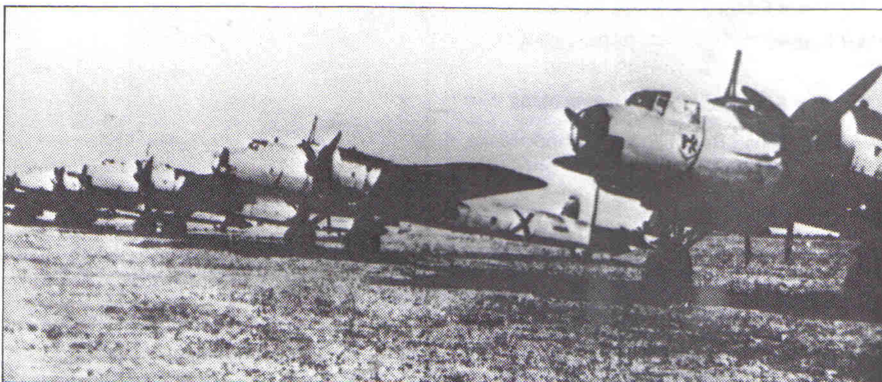
Luftflotte Ost	
2 Staffel Nacht. A. Gr.	13 (2)
3 Staffel Nacht. A. Gr. s He 111	12 (4)
4 Staffel Nacht. A. Gr. s He 111	6 (3)
15 Staffel KG 53	13 (8)
Luftflotte 2 (Fliegerführer Afrika)	
10 Staffel ZG 26 s Ju 88	11 (6)
Luftflotte 3	
IV Gruppe NJG 1 Do 215 s dalšími typy	48 (33)
Luftflotte 4	
2. (F) Aufkl. Gr. 11	8 (4)

Posledními dorniery, které se ze strany Němců dostaly do prostoru bojů, se staly stroje ze stavu I/LLG 1 sloužící jako vlečné pro nákladní kluzáky DFS 230. Konec války je zastihl 8. května na letišti v Hohenmauth u Königgratzu, kde byly zbylé stroje zničeny.

Bulharské Do 17

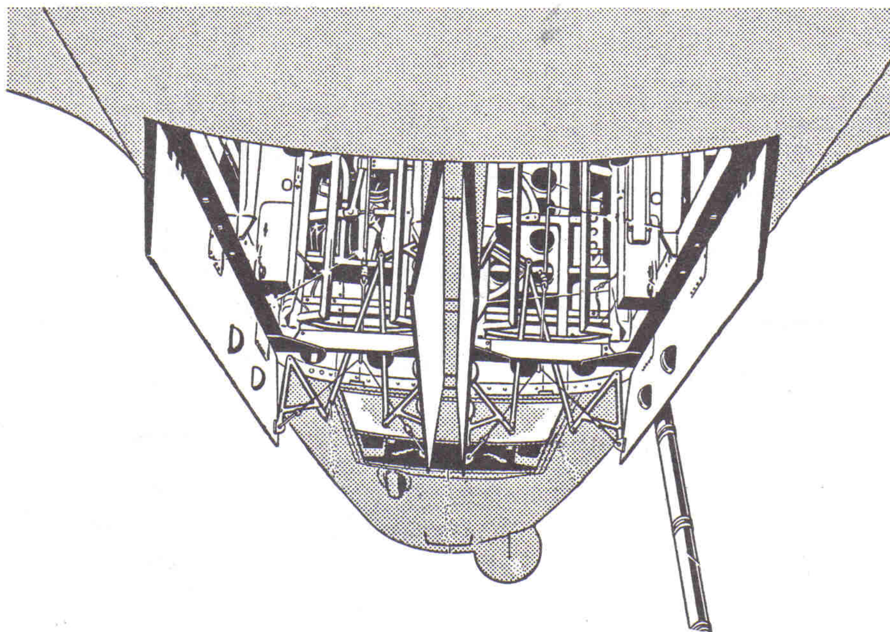
Stefan Semerdjiev, Ivan Petrov

Po porážce v první světové válce nesmělo Bulharsko na základě smlouvy z Neuilly 14. 4. 1919 téměř dvacet let vlastnit bojová letadla. Když v roce 1937 započala obnova bulharského vojenského letectva, prvními bombardovacími letouny se staly německé Do 11, které obdržely jméno Prilep (Netopýr). Později dodali

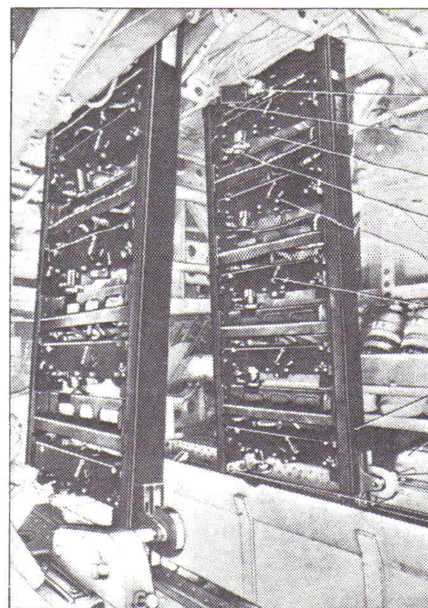


Řada Do 17M 5. bombardovacího regimentu bulharského letectva.

Airplanes Do 17M of the 4th squadron of the 5th Bomber regiment in Plovdiv. The umit marking underneath the pilot's cockpit is a shield with a devil holding a bomb. (Photo: I. Petrov)



Pohled od zádě na otevřenou pumovnici verzí E až P.

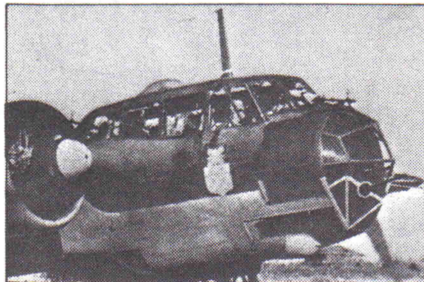


Závěsníky na 50kg pumy v pumovnici Do 17Z. (Archiv CMK)

Němci ze svých přebytků stroje získané v okupovaném Československu: 36 Avií B-71 Žerav (Jeřáb) a 12 licenčních Aero MB-200 pojmenovaných Bouchal (Sova).

V rámci modernizace letectva bylo rozhodnuto v roce 1940 zakoupit 12 kusů Do 17P (Pozn. red.: Ačkoli je autoři označují jako verzi P podle fotografií se jednalo o Do 17M s motory Bramo Fafnir 323.) opět v Německu. Letiště v Plovdivu dosáhly 6. září, kde je převzal 5. bombardovací regiment tehdy pod velením plukovníka Jolovského. Nejednalo se nové letouny. Většinou nesly známky zásahů z bojů ve francouzské kampani, po které je továrna Dornier odkoupila zpět od Luftwaffe, podrobila celkové revizi a prodala bulharskému letectvu. Vzhledem k tomu, že Jugoslávie nedovolila přelet německých nebo bulharských vojenských letadel přes své území, dostaly civilní nátěr včetně německých registračních značek, vše vodou smytelnými barvami, který vzal za své okamžitě po přistání. Na jeho místě se díky kartáčům, teplé vodě a mýdlu objevila stará kamufláž, kterou doplnily nové výsostné znaky.

Další cvičný Do 17 vybavený motory BMW přistál v Plovdivu pilotován továrním pilotem Apfelem s radiooperátorem Grünhagenem, kteří zacvičovali bulharské posádky. Po skončení tohoto úkolu se posádka s letounem vrátila do Německa.



Rolující Do 17Z od 15./KG 53 s dobře patrným ustašovským znakem.

Peruť vyzbrojená dorniery dostala označení 4. a velitelem se stal poručík Svetoslav Spirov.

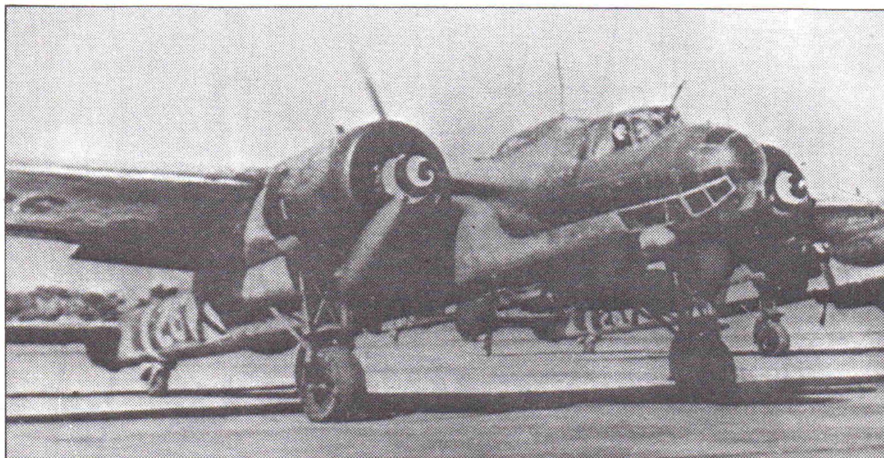
Po porážce Jugoslávie na jaře 1941 našly postupující bulharské jednotky na letišti u Skopje v Makedonii několik Dornierů Do 17K patřící dříve JKRV. Některé z nich byly v dobrém stavu a šest z nich po opravě ve vojenských dílnách v Plovdivu vytvořily 5. peruť, jíž velel kapitán Cvetanov. Jednalo se o v Chorvatsku licenčně vyráběné letouny lišící se delší přídí a francouzskými motory Gnôme-Rhone K-14, které měly navzájem opačný smysl otáčení, což mělo za následek vyrovnávání točivého momentu vrtulí, a tím snažší pilotáž. Pro pozemní personál to ale znamenalo práci navíc, neboť bylo zapotřebí dvojnásobné množství náhradních dílů.

Dorniery dostaly v Bulharsku jméno Ouragan (Vichřice) a piloti se s nimi sžili velice rychle. S povděkem uvítali záchranné prostředky pro případ nouzového přistání na moři stejně jako autopilota, se kterým se dosud nesetkali. Bez problémů zvládli i lety za zhoršené viditelnosti podle přístrojů. První stroje byly dodány bez pumových závěsníků, a proto bulharští inženýři instalovali vlastní, upravené pro československé pumy, jichž obdrželi obrovské množství.

Dalších dvanáct Do 17 bylo zakoupeno v roce 1942, které již měly originál německé zaměřovače a kompletní vybavení pumovnice.

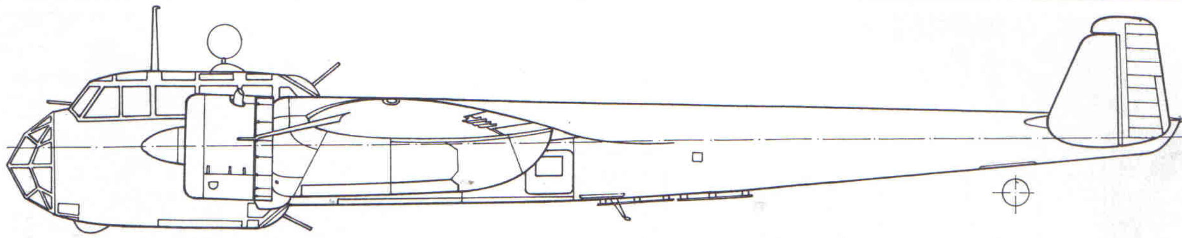
Prvních 12 Do 17 se používalo většinou pro dálkový průzkum, Šest našlo domov na letišti Kevala na egejském pobřeží a zbylých šest v Argosu na Peloponeském poloostrově. Tyto stroje létaly jako doprovod italských a německých lodí plujících do severní Afriky, neboť Bulharsko v té době bylo ve válečném stavu s USA i Velkou Británií. Dále snímkovaly minová pole v Egejském i Středozemním moři, včetně průzkumu Dardanel. Tři Do 17 z druhé dodávky létaly denně ze svého letiště Vraždebna u Sofie a Atén s poštou a důležitými dokumenty.

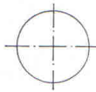
Všichni bulharští piloti, kteří létali s dor-



Bulharské Do 17M připravené k útoku na německé jednotky v Jugoslávii, listopad 1944.

Do 17M bombers ready to attack German troops in Yougoslavia, November 1944. (Photo: I. Petrov)

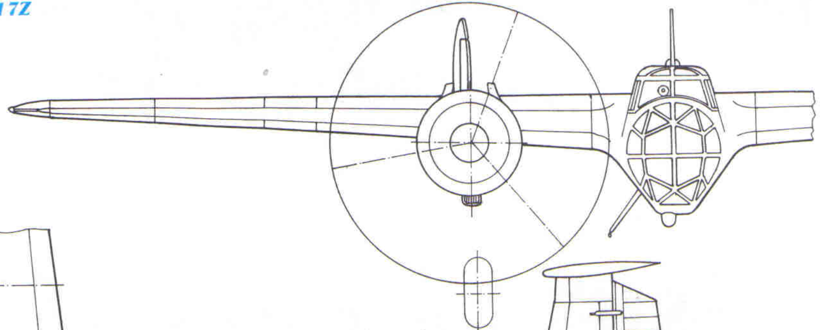


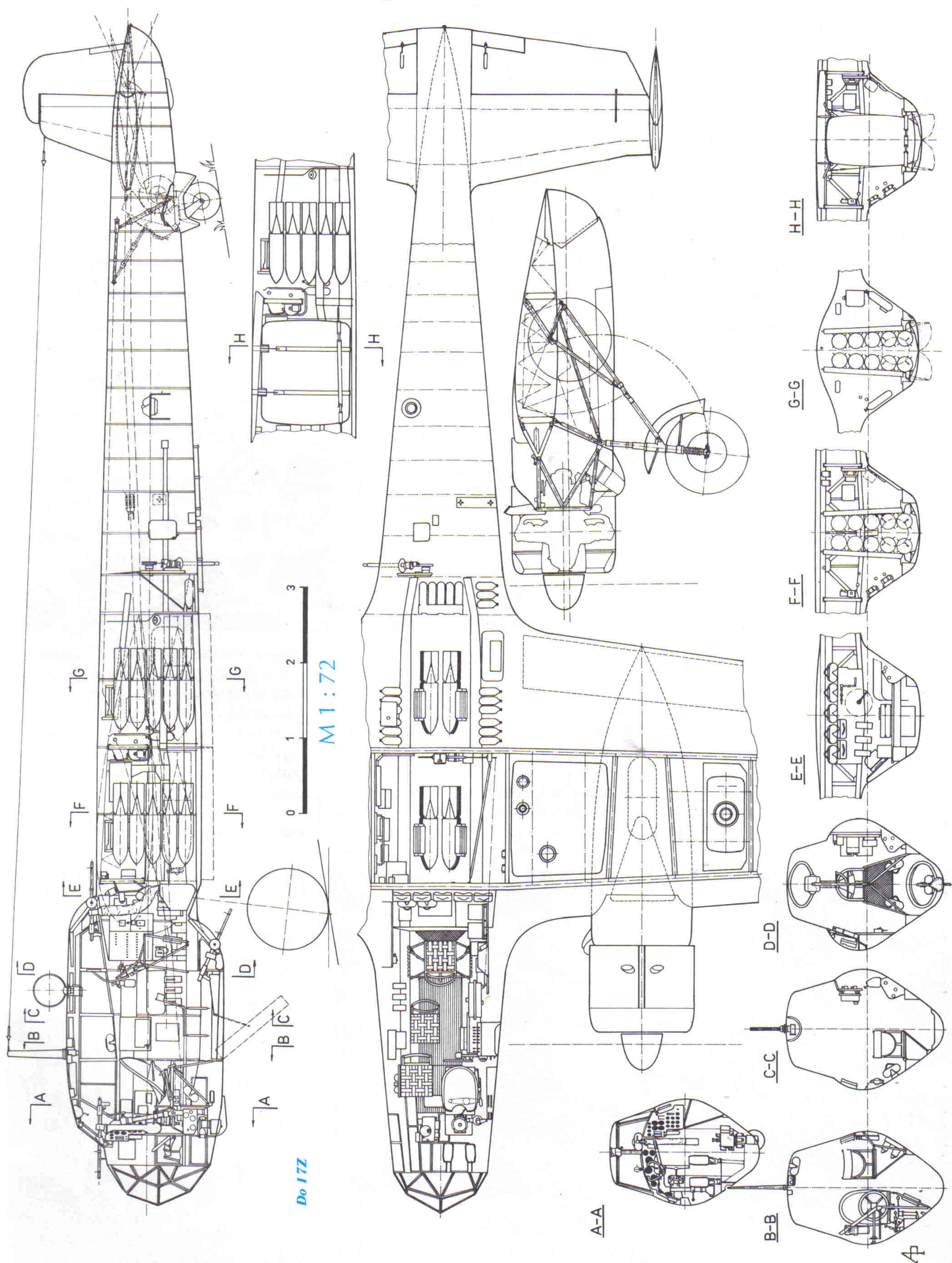


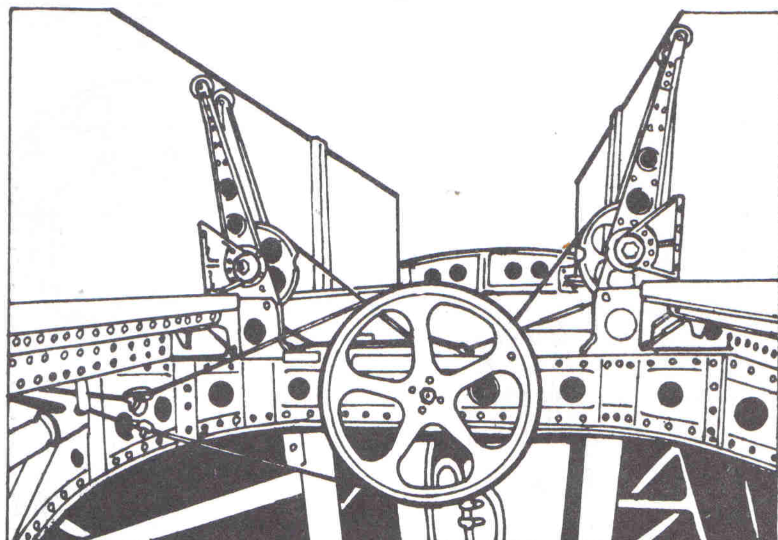
M 1 : 100

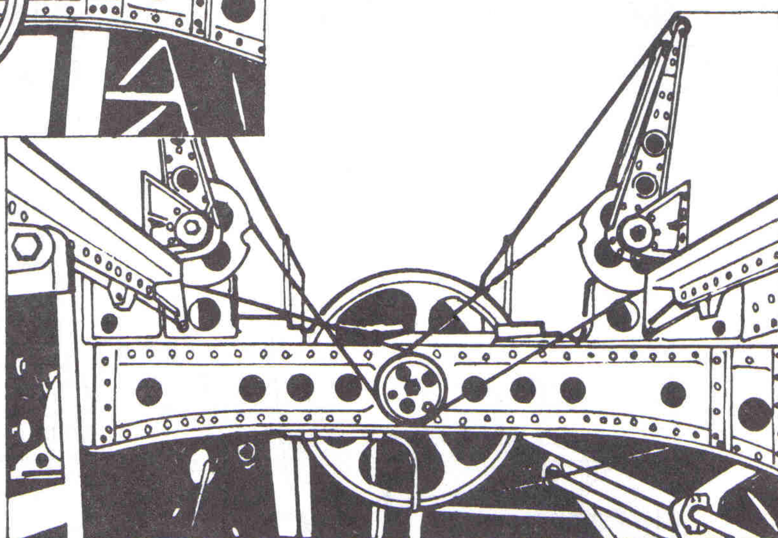


Do 17Z




M 1 : 72
0
1
2
3
Do 17Z
A-A
B-B
C-C
D-D
E-E
F-F
G-G
H-H





Schema ovládání vrat pumovnice Do 17Z

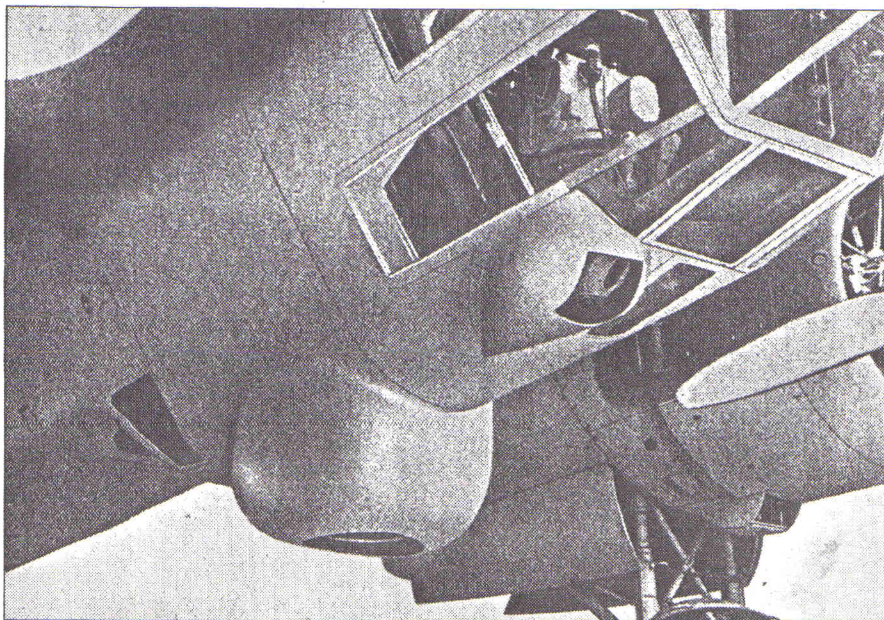
niery, si je velice pochvalovali, zejména téměř bezporuchové motory. Jedinou nevýhodu spatřovali ve velice slabé výzbroji sestávající pouze ze tří 7,9 mm kulometů v době, kdy většina stíhacích letadel byla vyzbrojena kulomety a kanóny větších ráží.

Vzhledem k porážce německých vojsk v jižním sektoru východní fronty se začíná situace na Balkáně radikálně měnit. 8. 9. překročila Rudá armáda bulharské hranice a vzápětí Bulharsko vyhlásilo válku Německu. Dřívější bratři ve zbrani se stali nepřáteli a německé letouny začaly bojovat proti Němcům. Již 9. 9. 1944 začíná bulharské letectvo útočit na německé jednotky v Jugoslávii. Těchto akcí se účastní i Do 17 v bombardovací i dálkovýzvědné roli. V druhé fázi Vlastenecké války (prosinec 44—květen 45) bojovali Bulhaři daleko od svých domovských základen. Leteckou podporu zajišťovala pro 1. bulharskou armádu v Maďarsku sovětská 17. letecká armáda. Pouze letka Do 17 sloužila pro dálkový průzkum štábu 1. armády a uskutečnila zhruba 50 letů.

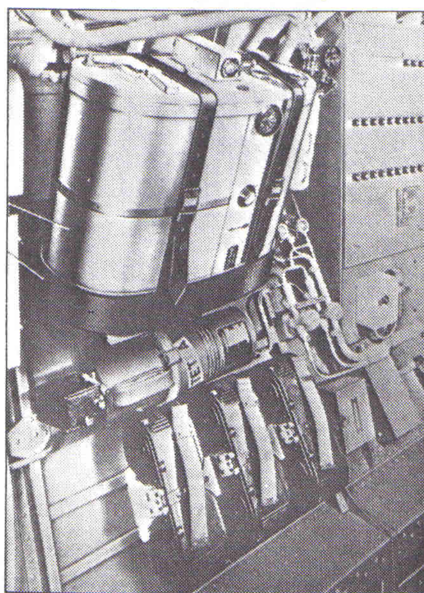
Po válce musely být všechny ukořistěné Do 17K vráceny Jugoslávii. Lepší osud nepotkal ani ostatní letouny, neboť byly označeny za fašistické a barbarsky zničeny.

Dorniery v Jugoslávii

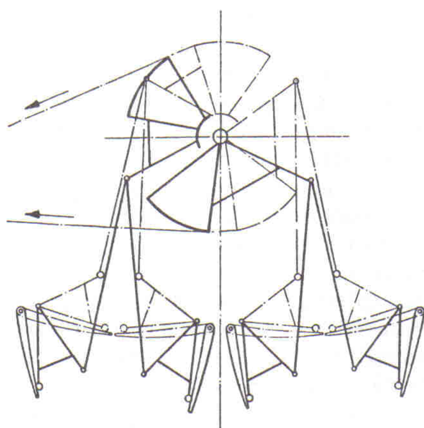
Pod dojmem výstavních úspěchů ele-

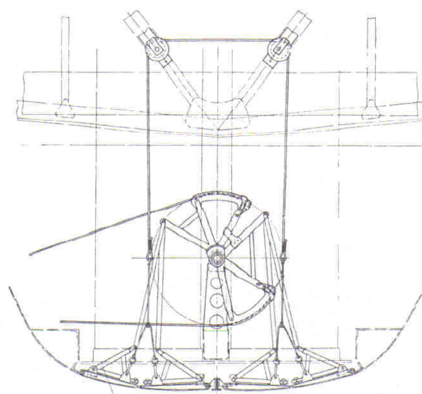


Vnější pohled na instalaci kamery Rb 30 × 50 do vstupních dveří Do 17Z—3.



Detail umístění filmového zásobníku Fk 30 v trupu. V řezu označeno písmenem A.





Systém ovládání dveří pumovnice verzí E až P. Vpravo uzavřená poloha a vlevo otevřená poloha.

gantních Do 17E a F na aerosalónech v celé Evropě i kusých zpráv o bojovém nasazení ve Španělsku požádala jugoslávská vláda firmu Dornier o dodávku těchto strojů. Součástí nákupu byla i licenční práva a hlavně požadavek na přestavbu dle vlastních specifikací. Jednalo se o prodlouženou příď trupu před kabinou, která našla uplatnění i u soutěžního Do 17MV1, zástavbu přístrojů jugoslávské, ale i československé provenience a zejména nové motory, dvouřadové vzduchem chlazené čtrnáctiválce Gnôme-Rhone 14Na o výkonu 980 k ve výšce 4 525 m. Jejich výroba právě nabíhala v Rakovici u Bělehradu. Celkem činila objednávka 36 kusů, které obdržely tovární sériová čísla W. Nr. 2381—2400 a 2461—2467. Prvých dvacet bylo postaveno ve variantě Do 17Ka-1 (čistě bombardovací), zatímco dalších 14 jako Do 17Ka-2 s fotografickým vybavením pro průzkum, ovšem také s možností nést pumy. Poslední dva stroje Do 17Kb-1, vycházející již z nových Do 17M představovaly vzorové kusy pro licenční výrobu, která byla plánována v počtu 100 kusů u Državna fabrika aviona v chorvatském Kraljevu.

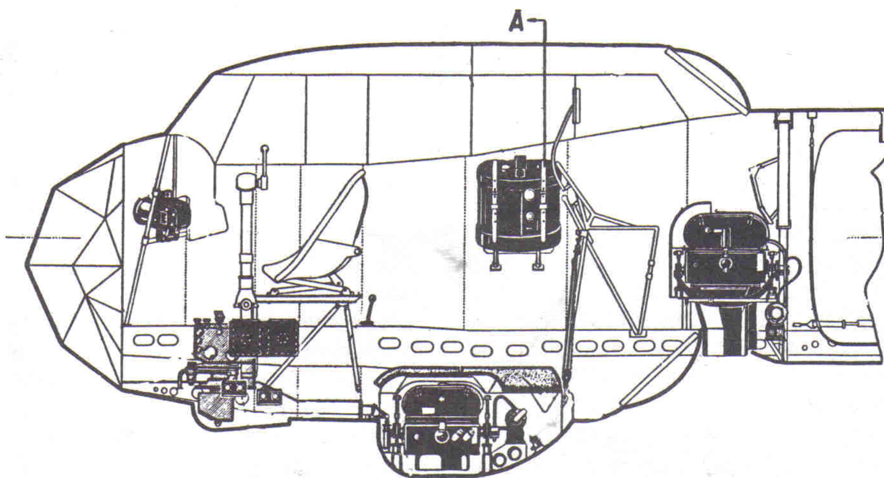
Dodávka z Německa začala 25. října 1937 a teprve na jugoslávském území byly dovybavovány dle požadavků JKVR (Jugoslovensko Kraljevsko Ratno Vazduhoplovstvo). Bombardovací stroje obdržely zaměřovač Viro, závěsníky Trajan a průzkumné Ka-2 kamery Lešněr nebo Nistri. Všechny pak trojici belgických kulometů FN ráže 7,7 mm. Pouze radiovybavení zůstalo německé firmy Telefunken FuG III/274af a P 63uN. Licenční výroba se ale rozbíhala velice pomalu a zejména produkce motorů nestačila potřebám. Proto v předvečer německého útoku mělo JKRV pouze 60 strojů u bojových jednotek.

Výhradním uživatelem se stala 3. Mesovita Vazduhoplovna Brigada (smíšená letecká brigáda) s velitelstvím na letišti v Stubolu (Priština), které velel plukovník Nikola Obuljen. Přesná dislokace k 6. 4. 1941 byla následující:

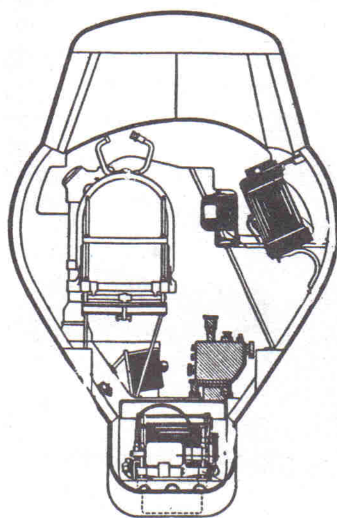
3. PUK — Plk. Zdenko Gorjup
(Skopje)
63. Grupa — Mjr. Branko Djordjevič
(Petrovac)
205. Eskadrila — Por. Mato Culinovič
(Petrovac)
206. Eskadrila — Kpt. Mihajlo Djonlič
(Petrovac)
207. Eskadrola — Kpt. Miodrag Nikolič
(Petrovac)
Celkem 30 Do 17K z původní německé dodávky
64. Grupa — Mjr. Branko Fanedl
(Petrovac)
208. Eskadrila — Kpt. Sima Mijuskovič
(Obilič u Prištiny)
209. Eskadrila — Kpt. Dušan Milojevič
(Stubol)
210. Eskadrila — Kpt. Vojislav Gjurič
(Obilič)

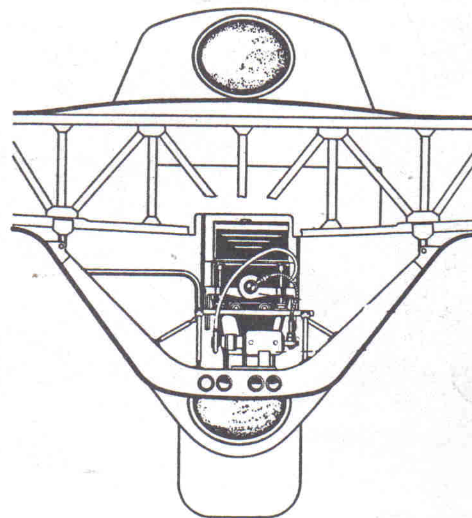
Celkem 30 Do 17K licenčně vyrobených v Jugoslávii. Tento stav ale příliš dlouho nevydržel, přestože vrchní velení jugoslávské armády, tedy i JKRV, vědělo o chystaném německém útoku od britských diplomatů s předstihem.

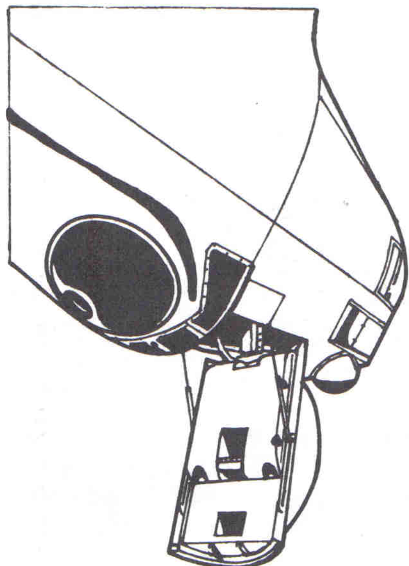
Německý plán opět počítal v prvé řadě s útokem na letiště, čímž mělo dojít k okamžitému získání nadvlády ve vzduchu. Samozřejmě, že již od začátku měli značnou početní převahu, ale JKRV představovalo, alespoň papírově, nepřítele, se kterým je nutno počítat. Vždyť ve výzbroji mělo vesměs moderní typy jako například stíhací Messerschmitty Bf 109E, Hawkery Hurricane, ale i domácí Rogožarski IK-3 a bombardovací Savoia Marchetti SM 79, Bristol Blenheim a Dornier Do 17K. Obrovský problém ale představovalo zásobování náhradními díly všeho druhu a i systém hlásné služby byl velice nedokonalý. Dalším problémem se ukázala nezpůsobi-

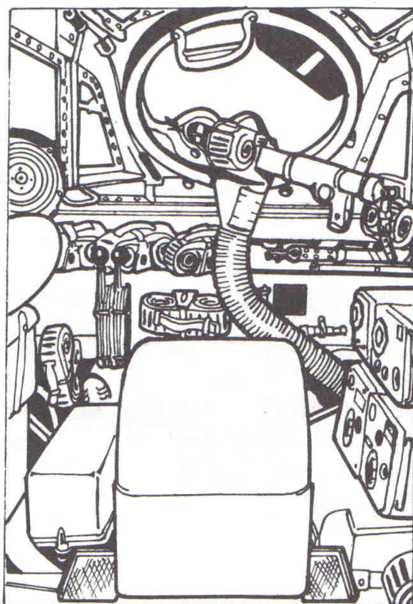


Řez přídí trupu Do 17Z—3 a Do 215B—2.






Pohled na otevřená vstupní vrata s instalovanou kamerou.


Kamera Rb 50 × 50 v zadní části pilotního prostoru.

losti některých detašovaných ploch pro žádaný pprovoz letadel. To se stalo osudným letounům 63. Grupi, která musela být shromážděna na jediném letišti v Petrovaci. Němci to dobře věděli a první úder, za úsvitu 6. 4. 1941, směřoval jim. Během něj Junkersy Ju 87 „Štuka" a Messerschmitty Bf 110 zcela zničily 14 strojů, a pouze čtyři zůstaly v letuschopné. Ty se okamžitě přesunuly k 209. Eskadrile do Stubolu.

Naproti tomu 64. Grupa vedená svým velitelem mjr. Fenedlem zaútočila na německé kolony mezi Kjustedlem a Gusevem v Bulharsku. Překvapivá akce si přes značná poškození jednotlivých strojů nevyžádala žádnou ztrátu. V 11.00 hodin ale zaútočila na Stubol JG 27 a její Bf 109E zničily řadu na další akci připravených dornierů. Třem strojům 208. Eskadrily se podařilo vzlétnout a sledovat útočníky až na jejich základnu Sofia-Vrba, kde poškodily řadu letadel. Celkem ale 3. PUK ztratil během jediného dne bojů 41 strojů, neboť odpoledne při opakovaném náletu na Petrovac byly zničeny zbývající Do 17K, které se pozemní personál marně snažil uvést do letuschopného stavu. Druhého dne útočí pět jugoslávských dornierů již v 6.00 hodin na postupující jednotky v Slaviste u Strecinu bez jediné ztráty. Větší nálet opakuje později 8 strojů od 64. Grupi a zbylé 4 od 63. Grupi na kolonu mezi Stracinem a Krivou Polankou. Posledně jmenované stroje, nyní přidělené k 208. Eskadrile, opakují akci ještě v podvečer. Další tři Do 17K jsou ale opět ztraceny na zemi.

8. dubna podniká útok celá 4. brigáda na postupující jednotky 12. armády směřující na Kosovo Pole, Bujanovec a údolí Moravy. Mezi nimi i tři letouny 210. Eskadrily. Při návratu je stroj pilotován poddůstojníkem Josipem Telarem sestřelen Messerschmittem Bf 110. Později dalších dvanáct Do 17K zaútočilo v přízemní výšce na kolony podél řeky Nissara v prostoru Pirot.

Postup Němců je ale nezadržitelný a koncem dne obsazují Stubol a i Obilic je v přímém ohrožení. Proto jsou dorniery přesunuty do Kraljeva a Gorobilje u Uzilicka Pozega, odkud dosud operovala 67. Grupa s jejími S 79. Sem také dopravily dvě posádky nové Do 17K přímo z továrny v Kraljevu. Zde ale jeden zůstává, čehož využívá tovární pilot Jankovski k samostatným útokům na nepřítele. Při druhém z nich je letoun zasažen. Sám Jankovski ačkoli zasažen do nohy přistává s poškozeným strojem na továrním letišti v Kraljevu.

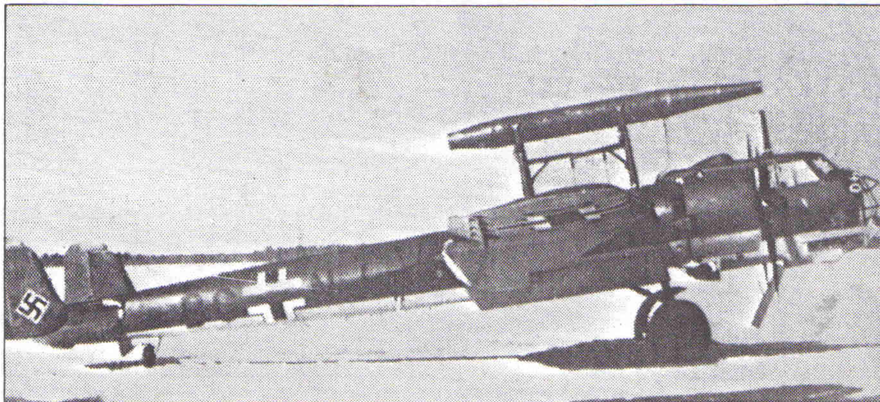
Další akce následují až desátého, tedy v den vyhlášení chorvatského státu, kdy má 64. Grupa ještě asi 10—11 akceschopných strojů. S nimi zaútočila na Němce v údolí Morava, ale přišla o svého velitele mjr. Branka Fanedla. Při náletu na strategicky důležitý most v Cupriji jej sice zasáhl dvěmi 100 kg bombami, které ho však příliš nepoškodily, ale sám byl zasažen flakem. Pád nepřežil nikdo z posádky. Také velení celého 3. PUKu doznává změny, kdy na místo plk. Gorjupa, obviněného z odpovědnosti za ztráty v prvý den války, přišel mjr. Dragomir Zikič. Začal se také projevovat úpadek morálky. Od 210. Eskadrily dezertoval poddůstojník Petko Milojevič. Po startu s Uzické Polegy nabral kurs na SSSR, ale v rumunských Karpatech smrtelně havaroval.

Mezitím zbylých osm Do 17K odlétá do Butmiru u Sarajeva, aby v následujících dnech zajišťovaly přepravu důležitých osob, dokumentů a zlata do sousedního Řecka. Sám velitel 209. Eskadrily mjr. Dušan Milojevič dopravuje řeckou delegaci ze základny Niksič v Černé Hoře, odkud se lety uskutečňují. Podobnou cestu vykonají dorniery do 17. 4., kdy je podepsáno příměří, několikrát. Toho dne ztratila JKRV poslední čtyři Do 17K, ale již v Řecku na letišti Paramythia, kde přistála skupina čtyř S 79 a šesti Do 17K. Zde je Britové a Řekové upozornili na probíhající evakuaci a existující nebezpečí náletu Luftwaffe. Čtyři piloti ale odmítli okamžitě odletět na letiště v Agrinionu a jejich stroje již za několik minut proměnily útočící Bf 109 v hořící trosky.

V 16.00 hod. dne 17. 4. 1941 opouští poslední Do 17K pilotovaný mjr. Milojevičem Jugoslávii, aby se spolu ještě s jedním strojem (sér. čísla 3348 a 3363) dostal přes Řecko do Egypta. Zde je krátce používala RAF. (Milojevič později zahyne při náletu na Augsburg 19. 12. 1943 v kabině B-24 15. let. armády USAAF.) Ze zbylých strojů obdrželo několik ustašovské letectvo, které je používalo k výcviku a proti partyzánům. Ti v roce 1944 jeden z nich ukořistili a přelétli k Američanům do italského Brindisi. Jeden stroj přistál v Maďarsku, jeden či dva zkoušeli Italové a bulharské Do 17 jsou popsány v samostatné kapitole. Tím končí krátká bojová kariéra jugoslávských dornierů, o kterých lze říci, nezklamaly, ale odvrátit porážku nemohly.

Do 17Z ve Finsku

Přestože se severní úsek východní fronty zdál Němcům méně důležitý než ostatní, nemohli nechat statečně bojující Finy bez pomoci. Zejména jejich technické vybavení bylo nedostačující, což se nejvýrazněji projevovalo u letectva, které bojovalo s letadly jinde prohlášenými za beznadějně zastaralá, navíc v nepatrných počtech. První



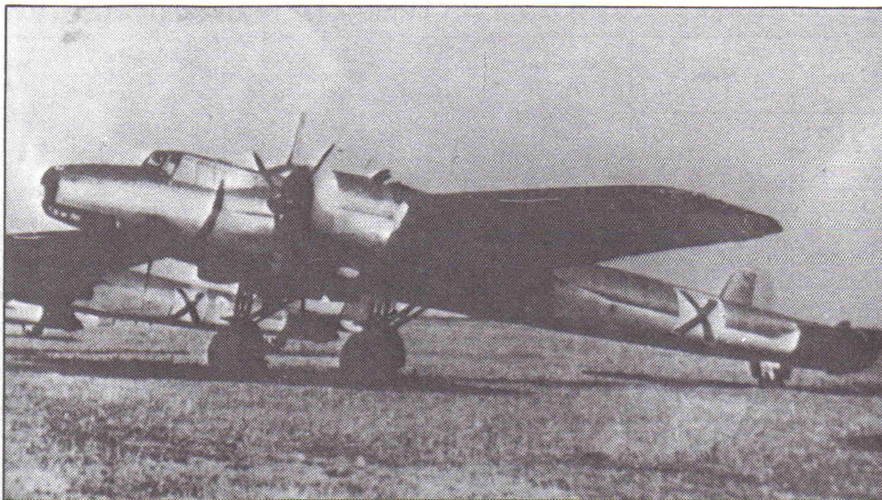
větší dodávkou německých letadel (ne kořistních) se stal dar říšského maršála Göringa ze dne 11. 11. 1941, který obsahoval 15 Dornierů Do 17Z ve variantách Z-1, Z-2, i Z-3 právě stahovaných od prvosledových útvarů a součástí daru bylo i 300 000 kg bomb.

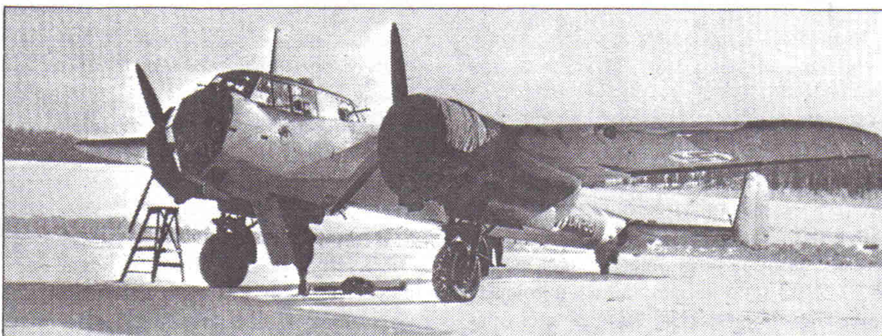
Ve Finsku dostaly označení DN-51 až DN-65 a za uživatele byl vybrán Lentorykmentti 4, respektive jeho Lentolaivue 46, která od poloviny července sloužila jako cvičná peruť, neboť neměla jediný bojový letoun. Výcvik probíhal od konce listopadu ve Varšavě a účastnilo se ho celkem 25 letců vedených velitelem LeLv 46 Maj. R. Artolou. Po jeho absolvování probíhalo další seznamování s novým typem až do konce března 1942, kdy se jednotka stává plně bojeschopnou. K 1. 4. 1942 je stav LeLv 46 následující:

1. letka — velitel: kpt. Jussi Räty
   počet Do 17Z—4
2. letka — velitel: kpt. Jouko Pirhonen
   počet Do 17Z—4
3. letka — velitel: kpt. Tauno Meller
   počet Do 17Z—4

Celá LeLv 46 operovala z letiště Linnuniemi.

První větší akcí byl soustředěný nálet celé LeLv 46 spolu s dalšími jednotkami LeR 4 na letiště Sekehe, dne 5. 4., nejdůležitější sovětskou základnu ve východní Karélii. 13. 4. útočí devět dornierů vedených Kpt.


Jeden z několika Do 17Ka používaných bulharským letectvem. (Foto: I. Petrov)


Velice těžkou službu měli Do 17 a jejich posádky v podmínkách kruté finské zimy.


Do 215B.

TABULKA TAKTICKO-TECHNICKÝCH DAT

Typ	Motor	O startovní výkon (k)	Rozměry (m) rozpětí	Rozměry (m) délka	Rozměry (m) výška	Rychlost (km/h⁻¹) v 0m	Rychlost (km/h⁻¹) max. v (m)	Maxim. dostup	Maxim. dolet	Maxim. vzletová hmot. (kg)	Hlavňová výzbroj	Ofenzívní výzbroj (kg)
Do 17V1							435/4 000	5 000				
Do 17E	2 × BMW VI	2 × 750	18,00	16,25	4,32	355	326/3 000	5 500	1 590	6 800	2 × MG 15	500—750
Do 17F												
Do 17Ka	2 × Gnôme--Rhône 14K	2 × 850		16,45	4,5	345	420/3 500	8 500			3 × FN	800
Do 17M	2 × Bramo 323A	2 × 900		15,92	4,5	355	415/4 700	6 700	1 375	8 000	3 × MG 15	750—1 000
Do 17P	2 × BMW 132N	2 × 865		16,25	4,5	345	410/4 000	6 400	1 375	8 000	3 × MG 15	750—1 000
Do 17Z	2 × Bramo 323A + P	2 × 900 2 × 1 000		15,790	4,6	350	426/4 700	7 250		8 000 8 600	4—6 MG 15	1 000
Do 17R						420	530/5 200	9 100				
Do 17S	2 × DB 601A	2 × 1 100				430	500/4 800	8 200				
Do 215				15,790	4,6	410	500/4 800	9 100	2 450	9 500	4—6 MG 15	1 000

J. Räthym na divizní štáb ve vesnici Vonosero, jižně od řeky Svir, na který svrhují 180 padesátikilových bomb.

V několika následujících měsících jednotka několikrát mění letiště a mimo bombardovacích a průzkumných akcí se zúčastňuje i vysazování záškodníků v týlu nepřítele a jejich zásobováním.

Zima přinesla další omezení akcí, přesto se 10. 2. 43 stalo terčem nádraží a kolejiště ve vesnici Oborenskaja. Opět se měl opakovat útok na základnu Sekehe, ale pro špatné počasí byl několikrát odložen. Konečně 19. 2. se počasí zdálo být přijatelné a pět strojů odstartovalo s pětihodinovým zpožděním oproti plánu v 21.00 hod. Během letu se ale počasí rapidně zhoršovalo a zpáteční cestu na letiště Noljakka si našlo pouze jedno letadlo. Výsledkem bylo pět mrtvých členů posádek, dva stroje zcela zničeny a zbylé dva vážně poškozeny.

Další akcí většího rozsahu byl nálet 31 letounů na partyzánské výcvikové středisko ve vesnici Lehto západně od Sorokki, kterého se účastnilo i osm Do 17Z vedených kapt. O. Rautanenem.

Ztráta několika dornierů vedla k nutnosti doplnění početního stavu LeLv 46. Vzhledem k nemožnosti získat uvedený typ letounu v Německu rozhodlo velení finského letectva o doplnění jednotky kořistními Iljušiny DB 3. K 1. 1. 1944 byl stav Lentolaivue 46 dislokované na letišti Mensuvaara následující:

velitel: major Reino Artola

1. letka — velitel: kpt. Ott Rautanen
   počet Do 17Z—5
2. letka — velitel: kpt. Ilpo Tuominen
   počet Do 17Z—4
3. letka — velitel: kpt. Alpo Lehto
   2 ks Iljušin DB 3
   4 ks Iljušin DB 3F

Během ledna trpěla města v jižním Finsku od častých návštěv sovětských bombardérů. LeLv 46 dostala za úkol bombardovat jejich základny a omezit jejich činnost. Za tímto účelem se posilněná první letka přesunula na letiště Immola. K prvnímu náletu čtveřicí dornierů došlo 26. 2. 44. Finové se jednoduše přidali k vracejícím se sovětským letadlům, které je zavedly přímo ke své základně Levaševo. Stejný nálet se opakoval 9. 3. souběžně s útokem osamoceného Do 17Z na letiště Kasimovo.

Další větší akce se odehrály v nocích 18. a 19. května. Prvého útoku na letiště Merigno se účastnilo i šest Do 17Z a tři iljušiny. Následující noci se cílem LeR 4 stalo skladiště ve vesnici Alekovicina 40 km jižně od řeky Svir. Sedm dornierů a tři iljušiny dostaly navíc za úkol zničit železniční stanici v Ojatti.

Od zahájení sovětské ofenzívy na karelské frontě 9. 6. 44 měla LeR 4 útočit všemi prostředky i ve dne. Pro nepříznivé počasí se akce uskutečnila až jedenáctého, kdy šest Do 17Z útočilo v prostoru Mainila. Výsledek byl ale katastrofální. Tři stroje padly za oběť protivzdušné obraně. Jeden vlastní a dva sovětské. Výsledkem se stalo přesunutí letů opět na noc.

Od 7. 7. se útoky LeR 4 koncentrovaly na oblast Äyräpää a po překročení řeky Vuoksi Rudou armádou i na předmostí Vuosalmi. Průměrně se útoku účastnilo na třicet strojů. Kupříkladu poslední nálet na dělostřelecké pozice v Leitmojärvi vykonalo 32 bombardéry. Závěrečnou válečnou akcí proti Sovětskému svazu bylo svržení letáků v prostoru Vuosalmi 20. 8. 1944.

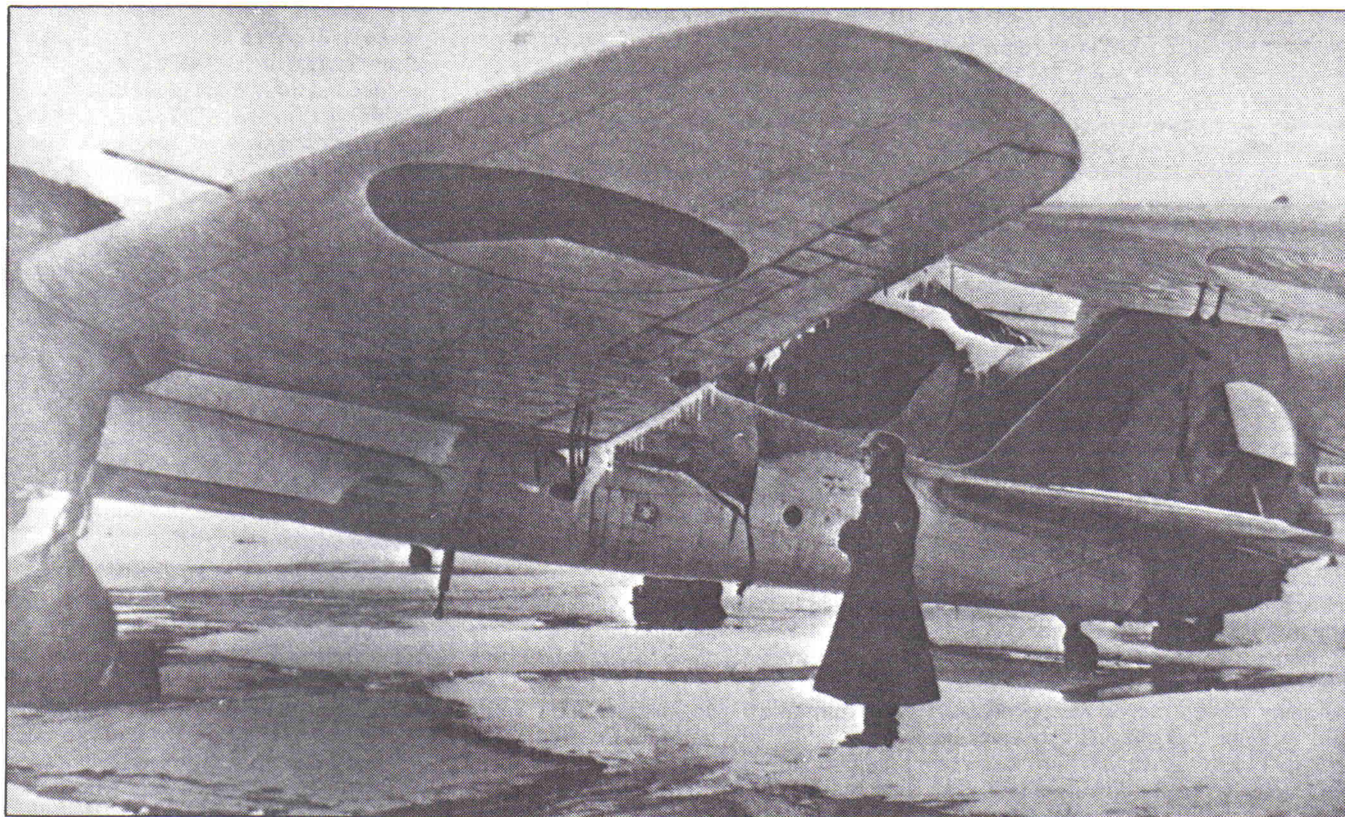
Podle mírové smlouvy s SSSR se měly finské ozbrojené síly podílet na vytlačení německé 20. horské armády ze severu země, jejíž vzdušné krytí obstarávala Luftflotte 5. Od 2. 10. se do akcí zapojila i PLeLv 46 (P-bombardovací) útokem na kolony v prostoru mezi Kemi a Rovaniemi. Poslední válečnou operací byl fotografický průzkum oblasti Kilpisjärvi 4. 4. 1945.

Po válce obdrželo nové výsostné znaky již jen 5 zbylých dornierů, které sloužily až do roku 1948 většinou pro fotoprůzkum. Poslední let uskutečnil DN-58 dne 13. 9. 48. Tím se pravděpodobně (o letech Do 17K v Jugoslávii po válce nejsou žádné ověřené zprávy) uzavřela historie letounu po více než čtrnácti letech od vzletu prototypu.

Pro modeláře stavící dvaasedmdesátiny se nabízí výběr ze tří modelů od tří výrobců. Obrysově přesný a na svou dobu patřící k tomu lepšímu, co nabízela firma Airfix, je Do 17E. Myslím, že nedávno byla tato stavebnice obnovena a je v současné době dostupná. Další dva kity reprezentují pozdější Do 17Z. Původní Frog je nyní nabízen Matchboxem a mimo užších motorových gondol těsně za motorovými kryty je přesný. Bohužel povrchové detaily a kabinky jasně prozrazují dobu vzniku. Naproti tomu druhé „zetko" od zámořského Monogramu má dobré detaily i prosklení, ale nepřesné křídlo.

V měřítku 1 : 48 uvedl celou rodinu Do 17 na trh výrobce „polotovarů", kanadský Hobbycraft. Vlastním pouze stavebnici označenou Dornier Do 17M/P, a tedy se zaměřím na ni. Obrysově je vcelku přesný (u rozpětí chybí asi 6 mm), bohužel zcela postrádá detaily interiéru (vyjma podlahy, nepřesných sedaček, přístrojové desky a beranů řízení) a aby nebylo vidět do trupu, výrobce zcela uzavřel trup na úrovni zadní části průhledného překrytu. Nejhorší je, že autor modelu pravděpodobně vůbec nezná rozdíly mezi oběmi verzemi, a proto se verze P nedá z krabičky postavit. Motory BMW 132 měly totiž sání ke karburátoru mezi válci motoru, a ne vně motorového krytu jako Bramo Fafnir u verzí M a Z. Zde je bohužel místo pro sání vyříznuto, je potřeba ho zalepit a zatmelit.

Použitá literatura:
Air Enthusiast č. 30
Profile Publication No. 164
Suomen Ilmavoimien Historia č. 2
Sq. Sig.: Air War for Yugoslavia, Greece and Crete
LE FANA 1982



Od Mnichova k 15. březnu

Dr. Jiří Sehnal, Jiří Rajlich

V létě 1938 dostaly německé hrozby proti Československu konkrétní podobu. V srpnu stálo na hranicích 48 německých divizí, které sice měly mírové stavy, ale přesto byly schopné okamžitě zahájit bojovu činnost.

Přes opatrné a nepříliš rozhodné postoje československé vlády se generálnímu štábu podařilo dosáhnout toho, že v noci ze 23. na 24. září byla vyhlášena všeobecná mobilizace, která proběhla velmi rychle a ukázněně, takže během 24 hodin nastoupilo osmdesát procent záložníků. Čtyři polní armády převzaly tři letecké pluky, které dosud byly podřízeny Zemským velitelstvím letectva. Letecká brigáda, mající v podřízenosti tři zbývající letecké pluky, podléhala přímo hlavnímu velitelství (HVOA), a řízení protiletecké obrany převzalo II. oddělení Leteckého odboru MNO. Hlavní velitelství letectva bylo umístěno v Račicích u Vyškova pod velením gen. Jaroslava Fajfra. Letectvu I. armády (Čechy) velel gen. Karel Janoušek, 2. armády (Sev. Morava) plk. Jaroslav Skála, 3. armády (Slovensko) plk. Karel Plass, 4. armády (Již. Morava) plk. František Sazima, letecké brigádě gen. Karel Procházka a protiletadlové obraně velel gen. Karel Hašek.

Do 24 hodin po vyhlášení mobilizace se letectvo rozptýlilo na polní letiště, kde byly letouny vyzbrojeny pumami, municí, natankovány a zamaskovány, posádky v pohotovosti.

K 1. září 1938 mělo československé letectvo celkem 1 514 bojových letounů, z nichž 838 bylo zařazeno do první linie, zatímco 170 starších typů bylo ve druhé linii, 107 letounů spojovací služby a 399 dalších letadel mělo sloužit k výcviku.

Německá Luftwaffe měla k dispozici nejméně 2 500 bojových letounů první linie, z čehož bylo 968 bombardovacích, 270 střemhlavých bombardovacích, 910 stíhacích a 400 průzkumných letadel. Zhruba polovina tohoto počtu byla určena k operační činnosti proti Československu.

Armáda i národ byly připraveny k boji, ale politikové rozhodli jinak.

Pokud jde o eventuální sovětskou pomoc, která byla zejména v posledních letech oficiální propagandou idealizována, je třeba podotknout, že již 11. září 1938 řekl komisař pro zahraniční záležitosti SSSR Litvinov francouzskému a rumunskému zástupci v Radě bezpečnosti, že Sovětský svaz ochotně pomůže, ale pouze za vojenské asistence Francie a za souhlasu k průchodu sovětských vojsk Rumunskem.

30. září 1938 žádal prezident Beneš sovětského vyslance v Praze Alexandrovského o sdělení, jaký je sovětský postoj v případě, že se Československo postaví na odpor. Odpovědi se dočkal až 2. října, tedy dva dny poté, co byla přijata kapitulace.

Odstoupením pohraničí bylo zasaženo i letectvo. Jestliže 30. září bylo k dispozici na území státu celkem 72 letišť (jak vojenských, tak i civilních) a stejný počet byl ve výstavbě, pak po 10. říjnu ztratila republika 15 letišť a 14 ve výstavbě. Další letiště s ohledem na blízkost nových hranic pozbyla svůj význam.

Života málo schopný útvar II. republiky začal omezovat okamžitě armádní výlohy. Bylo upuštěno od dostavby 20 letišť a začaly se snižovat i stavy letecké techniky. Do zahraničí byly nabízeny tyto letouny:

- 14 stíhaček Škoda D-1
- 3 stíhačky Avia Bš-21
- 12 stíhaček B-34
- 31 bombardovacích Letovů Š-16
- 2 bombardovací Letovy Š-116
- 6 bombardovacích Letovů Š-616
- 12 pozorovacích A-230
- 12 pozorovacích A-330
- 39 zvědných Aero A-100
- 6 pozorovacích Letovů Š-528
- 133 stíhacích Avií B-534
- 133 pozorovacích Letovů Š-328
- 10 lehkých bombardovacích Aero Ab-101
- 36 těžkých bombardovacích Blochů MB-200

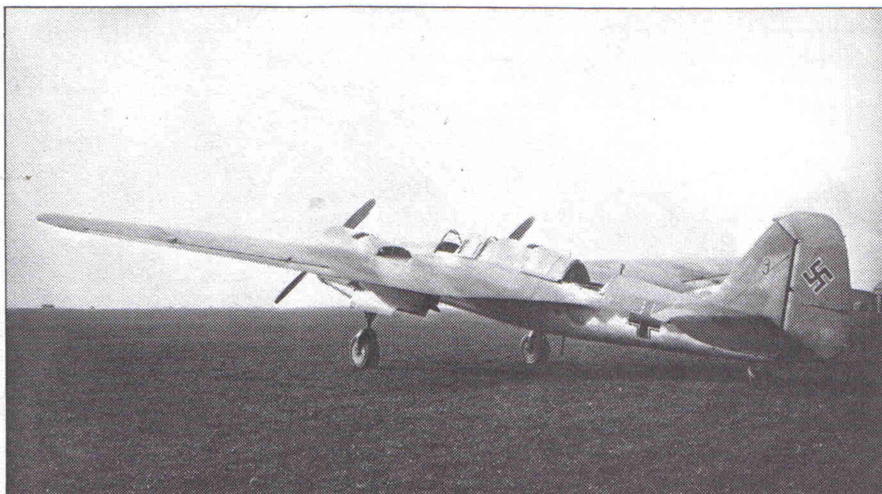
V první linii mělo zůstat 265 kusů B-534 a 120 kusů Bk-534 (z čehož bylo 25 kusů B-534 a 97 kusů Bk-534 ještě ve výrobě) a dále 365 kusů Š-328 (80 ve výrobě) 36 Blochů MB-200 (15 ve výrobě), 60 kusů B-71 (? ve výrobě) a 51 kusů Ab-101.

Za získané prostředky mělo být letectvo přezbrojeno na moderní Avie B-35, B-71, A-300 či E-51, neboť na vývoji těchto slibných letounů se i nadále pracovalo. Takové plány se však neuskutečnily, a to nejen proto, že z jednání s různými zahraničními zájemci nakonec sešlo, ale proto, že dny samostatnosti II. republiky byly sečteny a kapitulantská politika spěla ke svému vyvrcholení.

V této souvislosti se nabízí otázka, zejména pokud jde o letectvo, proč tato nejmobilnější součást armády nebyla odsunuta mimo dosah nepřítele. Původně existovala myšlenka, že by se všechny letuschopné stroje stáhly na Slovensko, kde by vyčkaly dalšího vývoje, eventuálně přelétly do Rumunska nebo snad do Polska a dokonce byly na Slovensko odeslány zásoby paliva, ale po odtržení tato varianta nepřicházela v úvahu.

Mezi objektivní důvody, pro které celé čs. letectvo padlo do rukou nepřítele, patří především nepříznivé počasí. Celou noc a dopoledne 15. března sněžilo, vál silný severozápadní vítr a souvislá vrstva nízkých mračen splývala s horskými hřebeny. Je nepochybné, že úlet za takového počasí by znamenal vysoké riziko havárie pro nejednoho z letců. Dále je třeba vidět, že v dosahu nebyl ani jeden vyloženě spojenecký stát, kam by bylo možné odletět s jistotou, že českoslovenští vojáci budou bez výhrad přijati.

Polsko nebylo Československu příznivě nakloněno již od územních sporů na Těšínsku po skončení 1. světové války a zahraniční politika Dr. Beneše nebyla nikdy taková, aby se na postoji našeho severního souseda něco měnilo. Na smířlivé návrhy Československa v nouzi nejvyšší Poláci nereagovali a netajili se tím, že mají zájem na revizi společných hranic.



B-71 na letňanském letišti už v označení nového uživatele.

Avia B-71 at the Letnany airport with the marking of the new user.

Rumunsko bylo snad jedinou zemí, kam mohli letci zamířit, ale přelet hornatého Slovenska za nepříznivého počasí byl navigačně velmi náročný, pokud by zvolená trasa nevedla přes Maďarsko, kde ovšem hrozila protiakce domácího letectva a protivzdušné obrany. Možnost využití vojenských letišť na Slovensku, např. k doplnění paliva, byla nejistá.

Německo a Maďarsko z pochopitelných důvodů nepřicházely v úvahu a bylo možné počítat s přeletem jejich území buď do Jugoslávie, nebo do Francie. V obou případech zde hrozilo nebezpečí střetnutí se stíhači protivníka a o obtížné navigaci za špatného počasí platí stejná premisa, jako ve dříve uvedených případech. Ostatně ani tehdejší postoj jugoslávské vlády nebyl zcela jednoznačný a Francie byla přece signatářem mnichovské dohody.

I přelet do Sovětského svazu by byl pro mnohé letce velkou neznámou a nad to byl za hranicemi reálného doletu, např. B-534 a nebo Š-328. Dále je třeba přihlédnout k tomu, že jen Fokkery F-IX a MB-200 měly vybavení pro noční létání, zatímco ostatní letadla tak byla vybavena jen částečně a nebo vůbec ne.

Navíc letouny byly v zimním provozu, tzn., že většina strojů byla uložena v hangárech, mnohé s nakonzervovaným motorem, s vypuštěnou chladicí kapalinou, bez akumulátorů, munice, kyslíkových lahví a dalších příslušenství.

V neposlední řadě chyběly instrukce a informace, k dispozici nebyly všude ani potřebné mapy. Pro podobnou alternativu nebyli letci vůbec cvičeni a neexistovaly žádné plány.

Naproti tomu mezi subjektivní vlivy patřila především disciplinovanost příslušníků letectva. Autoři této stati jsou přesvědčeni, že celou situaci bez ohledu na nepřízeň počasí nebo na nevhodné technické podmínky mohlo změnit několik rozhodných velitelů, byť na úrovni letky, kteří by zaujali rozhodné stanovisko. Řadoví piloti by nepochybně na vyzvání nadřízených i do nízkých mraků odstartovali, ale všichni čekali na rozkaz nebo alespoň na souhlas, kterého se jim však nedostalo. Jisté je, že úlet třeba i několika desítek čs. letadel by Němcům příliš velkou újmu nezpůsobil, protože ti s vojenským využitím ukořistěných letadel příliš nepočítali, ale rozhodně by to byla morální vzpruha pro rodící se odbojové hnutí.

Mezitím v Berlíně Dr. Hácha podepisuje dohodu o převzetí českých zemí německou říší. Do zahájení okupace zbývaly necelé dvě hodiny. Od 03.55 hod. vysílal pražský rozhlas tuto výzvu: „Všem velitelstvím! Z příkazu ministra národní obrany dejte ihned na vědomí všem podřízeným velitelstvím tento rozkaz prezidenta republiky: Německé vojsko a to jak pěchota, tak i letectvo zahájí obsazení republiky dne 15. března o šesté hodině. Tomuto postupu nesmí



Stíhací letka s B-534 Leteckého pluku č. 1 na polním letišti během zářijové mobilizace.

Fighter flight of the Aviation Wing no. 1 with Avia B-534 fighters during the September mobilisation.

být nikde kladen odpor, protože sebemenší incident bude mít nedozírné následky a bude proti nám zakročeno se vší brutalitou. Všichni velitelé očekávají příchod německého vojska u svých jednotek a podrobí se všem pokynům, které jim budou dány. Jednotky budou odzbrojeny. Vojenské a civilní letectvo musí zůstat na svých místech a protiletadlová obrana nebude aktivována. Žádné letadlo, ani vojenské, ani civilní nesmí opustit letiště . . .!"

V šest hodin ráno překročily německé jednotky na mnoha místech státní hranice a zamířily k vytčeným cílům. Na Prahu postupovala od severozápadu 24. divize gen. Obrichta a od východu 4. divize gen. Hansena. Pět minut po půl desáté dosáhla čela kolon okraje Prahy. Krátce po deváté bylo obsazeno kbelské i letňanské letiště. Němci zablokovali přístupové cesty a na okraji zaujaly postavení protiletadlové baterie. Ve čtvrt na deset byly obsazeny komunikace, vedoucí k ruzyňskému letišti a nastala asi hodina dramatického vyčkávání. Dle očitých svědků několik německých důstojníků se šlo mezitím ohřát do letištní restaurace, kde se jim dostalo uctivého přivítání od několika budoucích kolaborantů. Důstojníci se však chovali velmi zdvořile a trvali na tom, že si svou útratu zaplatí sami. K převzetí letiště došlo asi po hodině. Byly konány přípravy k přijetí německých letadel, která se objevila až odpoledne, když mezitím dorazily pozemní sledy Luftwaffe.

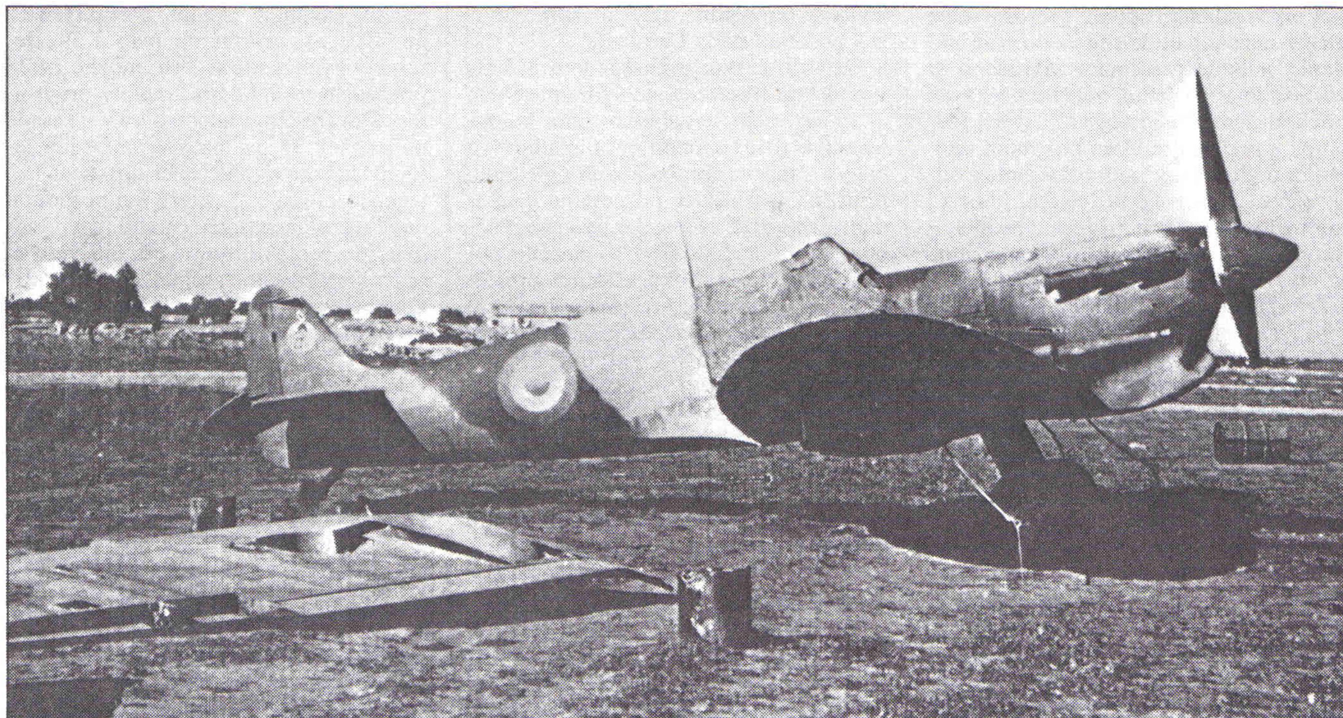
Ostatní československá letiště byla v podstatě obsazena stejným způsobem — to jest, nejprve zablokováním komunikací a rozestavěním protiletadlových baterií a teprve zhruba kolem poledního přijížděli příslušníci pozemního personálu Luftwaffe. Německé letouny přilétaly až odpoledne, když se zlepšilo počasí. Podle pamětníků však na prostějovském letišti už dopoledne, přesto, že sněžilo, přistál průzkumný Bf 109.

V zájmu objektivity nutno poznamenat, že takřka na všech místech se Němci chovali dosti korektně, němečtí vojáci dokonce zdravili čs. důstojníky, což se nedalo říci o vojácích čs. armády ve vztahu k okupantům. Ke konfliktům docházelo spíše mezi domácím vojskem, a to mezi vojáky české a německé národnosti, když druzí ze jmenovaných nadšeně vítali wehrmacht.

Toho smutného dne večer dorazil do Prahy Adolf Hitler, doprovázený Himmlerem, Ribbentroppem, Keitelem, Bormanem, Heydrichem a dalšími nacistickými hodnostáři. Poslední dějství smutné tragédie svobodného Československa se naplnilo. Diplomatické protesty západních zemí byly už jen zašuměním opony.

Kořist okupantů na československých letištích byla bohatá. Celkem bylo ve stavu vojenského letectva 1 630 letounů (včetně civilních letadel, převzatých za mobilizace), ze kterých bylo 1 592 letuschopných a z toho bylo možné 1 025 považovat za moderní letouny první linie. Slovenskému letectvu byly v zásadě ponechány až na malé výjimky jen letouny kmenově náležející do stavu Leteckého pluku č. 3, který byl posádkou na Slovensku, zatímco ostatní byly vyžádány do protektorátu. Část zabavených i po okupaci ještě vyrobených čs. letadel však byla později Slovenským vzdušným zbraním odprodána, ostatní byly nabídnuty do jiných zemí. Luftwaffe neuvažovala o zavedení československých letadel do bojové služby a přiřadila jim jen vedlejší, převážně cvičné úkoly.

Jiná situace však byla pokud šlo o piloty. Slovenští letci se vrátili domů, zatímco létající personál české národnosti dostal nabídku ke vstupu do Luftwaffe. Byla zahájena i náborová kampaň, která zaznamenala určitý zájem. Bohužel řada čs. letců se dala zlákat ke službě okupantům, ve které někteří setrvali až do konce války. Mezi první úkoly patřilo zajišťovat přelety zabavených letounů do Merseburgu a této příležitosti využili 26. dubna piloti Zikmund a Návesník, kteří se dvěmi B-71 přeletěli do SSSR. V té době také započaly tajné odchody českých vlastenců, mezi kterými nechyběli ani bývalí letci, do ciziny, aby zde položili základ nové kapitoly národních dějin.



Italské spojenecké letectvo

Ing. Jan Vondrejs

Situace jednotek v Černé Hoře zůstávala kritická i začátkem roku 1944. Nepříznivé povětrnostní podmínky znemožňovaly letecké zásobování i mezi 13. a 16. lednem. Po dvou neúspěšných akcích se zdařily dva pokusy 20. ledna 1944. Několik SIAI Marchetti SM-81 a SM-82 doprovázených dvěma MC-202 a několika P-47 Thunderbolt 235. stíhací skupiny USAAF dopravilo na znovu získané letiště Berane zásoby a další materiál a evakuovalo raněné. Další úspěšné zásobovací akce se uskutečnily 21., 23., 30 ledna a 1. února. Celkem bylo dopraveno do oblasti Berane-Kolasin v této době více než 30 000 kg materiálu.

Bojové akce v tomto období prováděly Re-2002 5. Stormo, útočící na silnice a letiště obsazená Němci v okolí Berat a Tirany. Při těchto útocích byly doprovázeny stíhači 4. Stormo a později i 5. Stormo.

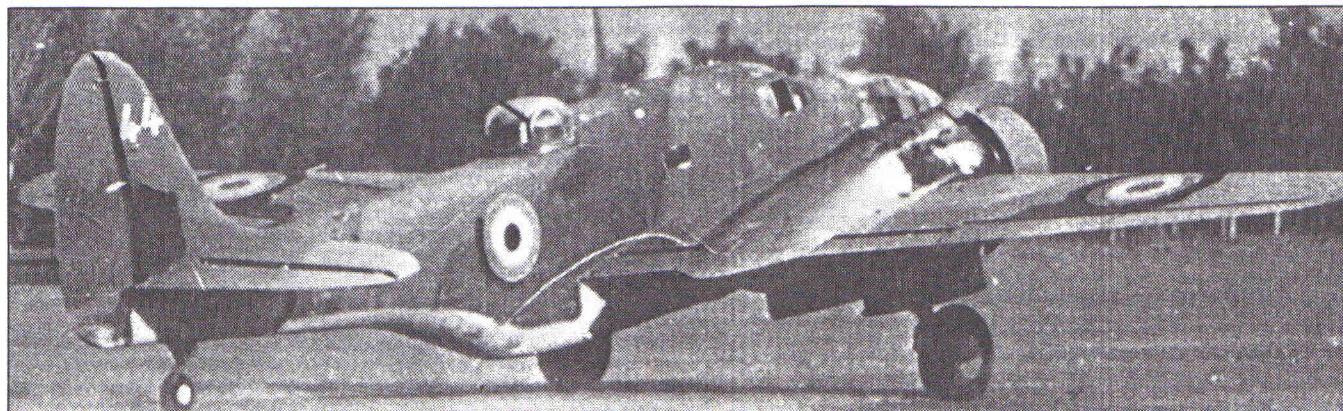
V prosinci 1943 měla být všechna letadla Cant Z-1007 stažena ze základen na Sardinii na letiště Lecce-Galatina a soustředěna u 88. Gruppo 19., 190., 260 a 265 Squadriglia, která byla s dvaceti pěti letadly vyčleněna pouze k leteckému zásobování, které mělo od ledna 1944 přednost před ostatními akcemi. Během března 1944 začaly Canty používat speciální spojenecké zásobovací kontejnery. Pro doprovod těchto třímotorových letadel bylo upraveno několik Macchi MC-205 na verzi 205S se zvětšeným doletem. (Na místo trupových kulometů byla instalována palivová nádrž o obsahu 200 l.)

V tomto období se také zvýšila aktivita stíhačů a jednotek a jednotek střemhlavého bombardování. 13. března 1944 bombardovalo devět Re-2002, doprovázené několika dalšími Re-2002 v roli stíhačů, železnici u Metkovic. Tentýž den osm Re-2002 v doprovodu sedmi MC-205V bombardovalo dvě německé lodě v Dubrovníku. Jednu potopily a druhou poškodily.

15. března špatné počasí opět znemožnilo úspěšně dokončit zásobovací let. Tři Canty Z-1007, které v předchozích dnech dopravily na Berane čtyřicet osm kontejnerů materiálu, se tentokrát musely vrátit, aniž se dostaly k cíli. V noci se podařilo posádkám čtyř SM-82 dopravit 7 500 kg materiálu na Kolasin. 17. března špatné počasí opět zabránilo startu osmi z devíti Cantů Z-1007, které měly startovat z Galatiny s doprovodem tří MC-205S k dalšímu letu na Balkán.

V lednu 1944 se 101. Gruppo Tuffatori začala přezbrojovat na stíhačky Reggiane Re-2001, které přebírala od 51. Stormo. Své Re-2002 předala 102. Gruppo k doplnění stavu a k využití provozuneschopných strojů jako zdroje ná-

Martin Baltimore v listopadu roku 1944 na letišti Campomarino, patřící do stavu 132. Grupoo.

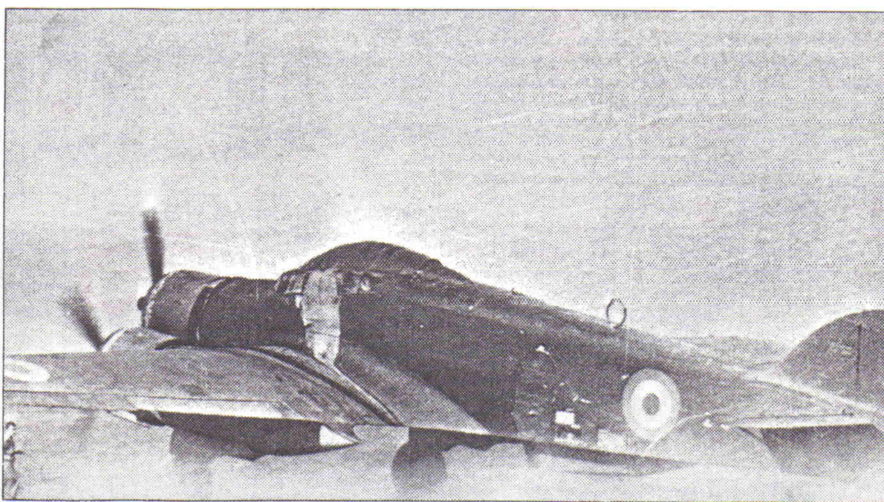


hradních dílů. 20. března 1944 bombardovalo devět Re-2002 102. Gruppo palivová skladiště a olejovou rafinerii nedaleko Dubrovníku. Porucha motoru zapříčinila ztrátu jednoho letounu v této akci. Problémy s motory Re-2002 nadále narůstaly a koncem května létalo na těchto letadlech pouze 209. Squadriglia 102. Gruppo. 2. června uskutečnilo několik posledních bojeschopných Re-2002 útok proti skradinskému mostu v Albánii. To-to byla poslední bojová akce Re-2002. 19. června je celý 5. Stormo přezbrojen na MC-202, které převzalo od 4. Stormo a 51. Stormo. Poslední letuschopné Re-2002 předalo Scuole Addestramento Caccia (škole stíhačů) v Leverano. 14. června se do Leverano přesunula 8. Gruppo vyčleněná od 5. Stormo.

Letecké zásobovaní pozemních jednotek na Balkáně se výrazně zvýšilo v dubnu 1944. Značná část pomoci patřila jugoslávským partyzánům. 3. dubna byl jeden Cant Z-1007 při zpátečním letu z Berane napaden dvěma Bf-109G od JG 27 a na Scutari Lake sestřelen. Během dubna přepravily letadla SM-82 a Cant Z-1007 na balkánské bojiště přes 17 000 kg materiálu. Zásobování jednotek pokračovalo v dalších měsících v podobném objemu. Výrazný nárůst letů byl zaznamenán během srpna, kdy 145 letadel během čtyřiceti akcí přepravilo italským jednotkám a jugoslávským partyzánům přes 226 000 kg materiálu. K jedinému většímu souboji se stíhači Luftwaffe během těchto letů došlo 14. května. Dvanáct Cantů Z-1007 vzlétlo tohoto dne z Galatiny — k letu na Kolasin. Při návratu se devět Z-1007 vzdálilo z dohledu stíhacího doprovodu (pěti MC-205S 4. Stormo a tří Re-2001 5. Stormo) bylo napadeno skupinou Bf-109G od JG 27. Stíhači Luftwaffe pronásledovali dopravní letouny až k italskému pobřeží. Při ztrátě dvou Bf-109G sestřelily pět Z-1007. Další dva havarovaly při přistání a zbylé dva přistály s množstvím mrtvých na palubě. Hydroplány 139., 149 a 288 Squadriglie okamžitě vzlétly na záchranu posádek sestřelených letadel, ale nalezly a zachránily pouze dva letce.

V červnu 1944 byla mírně pozměněna organizace italského letectva a začalo přezbrojování na americkou a britskou techniku. Jednotlivá Stormo (pluky) se nyní skládaly ze dvou Gruppo po třech Squadrigliích.

Úmysl přezbrojit Itálii spojeneckými letadly oznámil poprvé britský ministerský předseda Winston Churchill ve svém



Savoia Marchetti SM-79 Sparviero náležející II. Gruppo Transporti na letišti Lesse, zajímavostí jsou „zalepené" dveře v trupu.

projevu 24. května 1944 v Dolní sněmovně. Pro italské piloty ale bylo nepříjemným překvapením, že dostali stará opotřebovaná letadla. Početně nejvíce dostali amerických stíhaček Bell P-39 Airacobra ve verzi Q a N, pak následovaly střední bombardéry Martin A-30 Baltimore a britské stíhačky Supermarine Spitfire Mk-V. Ačkoliv se ve všech případech jednalo o staré letouny se stovkami nalétaných hodin, pro italské piloty byla přes veškeré problémy s jejich technickým stavem pomocí a dobrou náhradou za přesluhující italská letadla, která byla již udržována v bojeschopném stavu jen s největším úsilím mechaniků.

20. června 1944 se 12. Gruppo 4. Stormo přesunula na Campo Vesuvio, kde zahájila své přezbrojení na P-39 Airacobra. Koncem června následovala 12. Gruppo i 9. a 10. Gruppo. Celý 4. Stormo se začal přecvičovat na P-39. Stáří letadel a špatné podmínky letiště zapříčinily během výcviku jedenáct nehod, při nichž tři piloti zahynuli a dva byli zraněni. Výcvik trval tři měsíce. Po jeho ukončení se celé 4. Stormo přesunulo na letiště Lecce-Galatina a v polovině října zahájilo znovu bojové operace. Hlavním úkolem 4. Stormo byly bitevní nálety proti německým automobilovým kolonám. Za náletů Airacobry doprovázely stíhačky Macchi 51. Stormo. Při těchto akcích byly ztraceny tři MC-202 a jeden MC-205V.

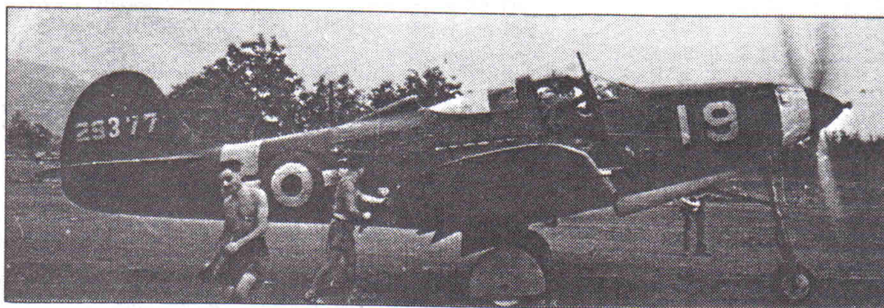
V polovině července RAF předávala na Campo Vesuvio 1. Stormy letouny Martin Baltimore Mk-IV. a Mk-V. Výcvik se ani tentokrát neobešel bez obětí. Letiště nebylo vhodné pro výcvik ani na P-39, ani na Baltimory. 1. Stormo tak ztratilo čtyři piloty.

Piloti 20. Gruppo 51. Stormo dostali svá „nová" letadla v září. Celkem padesát tři Spitfiry Mk-V, stažené od perutí RAF a Jugoslávie. Bojová činnost se na těchto letadlech projevila tím, že z padesáti tří převzatých letadel bylo pouze třicet bojeschopných. Po skončení výcviku, který se tentokrát obešel bez vážných nehod, se 20. Gruppo zapojila do bitevních náletů na ustupující německé jednotky. Při svých náletech byli piloti 20. Gruppo někdy doprovázeni starými stíhačkami Macchi. V bojích ztratilo 4. Stormo deset P-39, 51. Stormo dvě MC-205 a jeden Spitfire.

11. listopadu se 132. Gruppo přesunulo se svými Baltimory na letiště Campomarino, odkud jako složka 254. křídla Balkanian Air Force začal operovat nad řecko-albánskými hranicemi. 3. prosince se do akcí nad Balkánem zapojilo i 28. Gruppo, rovněž vyzbrojená Baltimory.

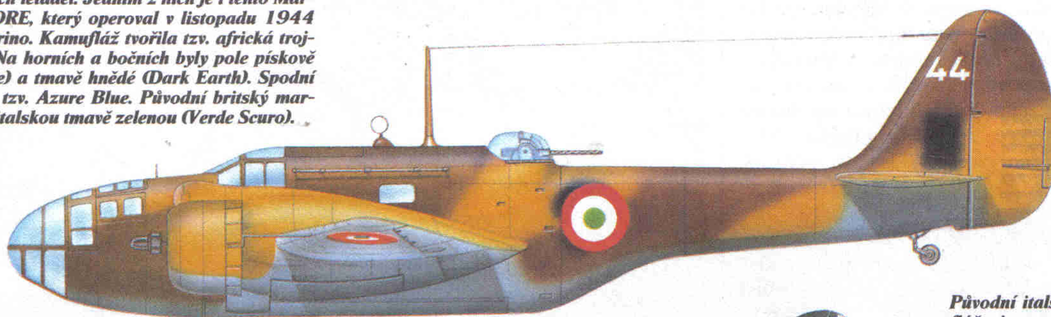
K dopravě zásob a materiálu pozemním jednotkám byla nadále používána letadla Cant. Od ledna 1945 je převaha spojeneckého letectva natolik výrazná, že Canty často létají bez stíhacího doprovodu. Během čtyř měsíců roku 1945 přepravily do oblasti Jugoslávie přes 480 000 kg materiálu. Poslední zásobovací akci provedla 26. dubna 1945 88. Gruppo.

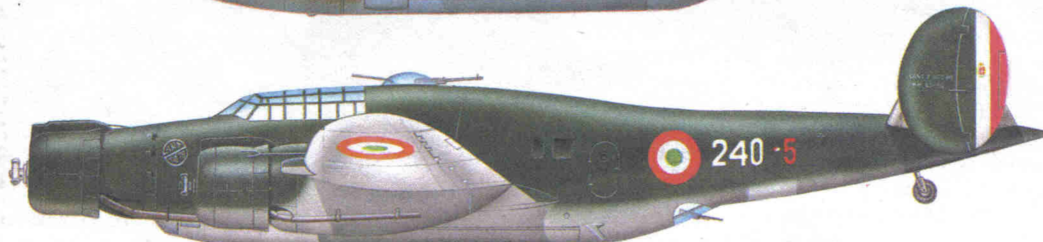
Stíhací jednotky italského letectva byly nuceny počátkem roku 1945 výrazně omezit operační lety, poněvadž staré Macchi již nestačily pro svůj malý dolet. Spitfiry, P-39 a MC-205S se přesunuly na letiště Campobasso, odkud pokračovaly v ofenzívních akcích nad Jugoslávií. V lednu byly lety znemožněny špatným počasím, ale v únoru Spitfiry 20. Gruppo a P-39 12. Gruppo prováděly hloubkové nálety proti mostům, silnicím, nádražím, německým vlakům a automobilům, zatímco MC-205S byly pro špatný technický stav uzemněny. Dobré výsledky bojových letů předvedl také 1. Stormo se svými Baltimory. Během března a dubna nalétaly italské Baltimory přes 1 500 letových hodin a svrhly 386 tun pum bez



Bell P-39 Airacobra verze N-1 4. Storma.

Italské spojenecké letectvo obdrželo v rámci pomoci několik typů spojeneckých letadel. Jedním z nich je i tento Martin 187 BALTIMORE, který operoval v listopadu 1944 z letiště Campomarino. Kamufláž tvořila tzv. africká trojkombinace barev. Na horních a bočních byly pole pískově žluté (Middle Stone) a tmavě hnědé (Dark Earth). Spodní plochy nesly nátěr tzv. Azure Blue. Původní britský marking byl zastříkán italskou tmavě zelenou (Verde Scuro).





Původní italskou kamufláž si ponechal CANT Z-1007 bis Alcione, který používala 240ª Squadriglia, 98º Gruppo, 3º Stormo transporti na letišti Galatina v listopadu 1944.

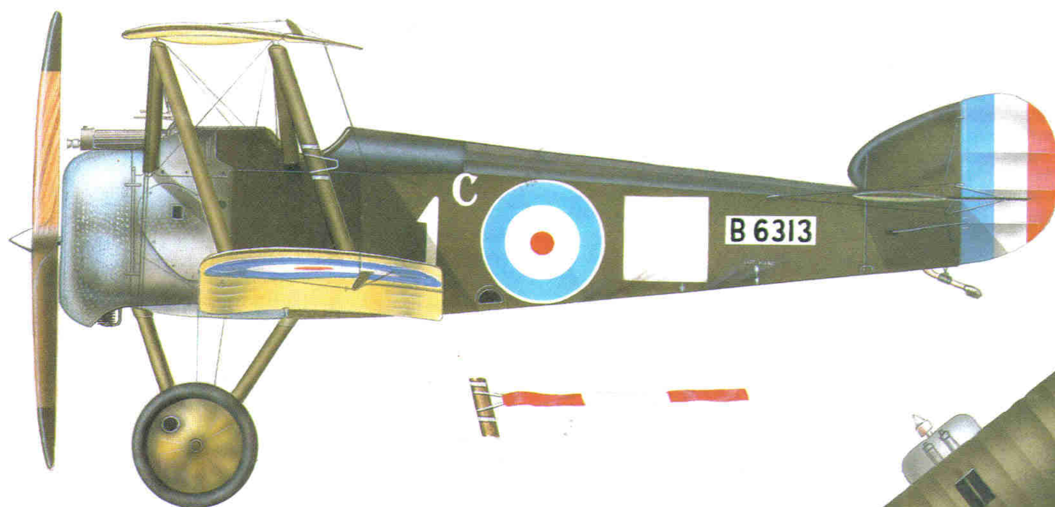


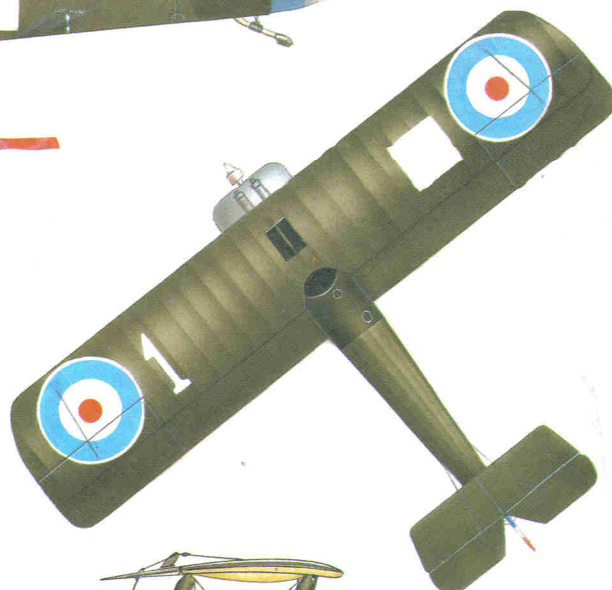
Fiesler Fi 156, dodaný v roce 1942 Regia Aeronautica, od které obdržel seriál MM 12822, byl opatřen německou pískovou barvou, která byla doplněna hnědými a zelenými poli. Původní označení bylo opět přetřeno.

vážnějších ztrát. 1. Stormo se stalo nejlepší jednotkou celého 254. křídla. Poslední akcí 1. Stormo bylo bombardování mostu mezi Sissakem a Kemetinecem, které provedlo 24. Baltimorů 4. května 1945. Během všech svých operací nalétali italští piloti 1. Stormo na Baltimorech 4 886 letových hodin během 189 akcí a svrhli 1 230 tun pum.

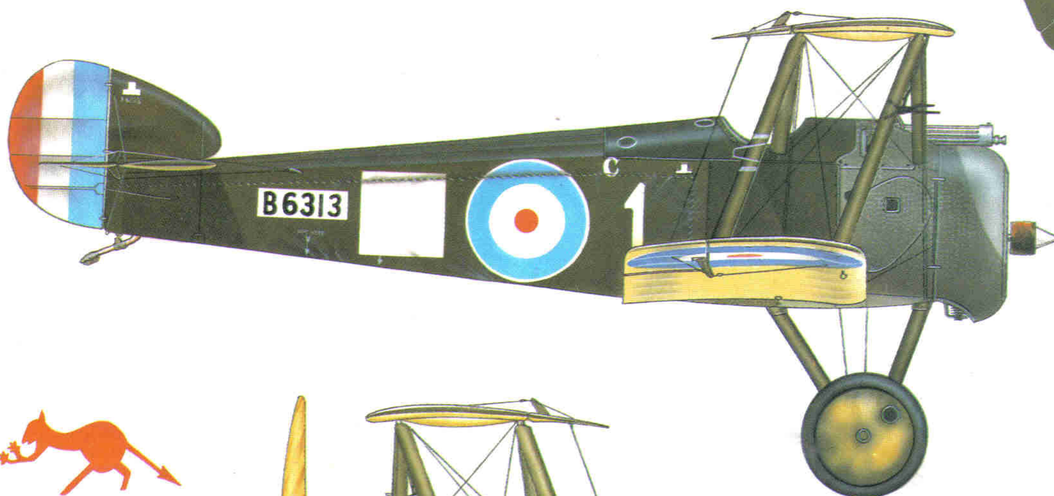
Poslední operační akcí italského letectva ve druhé světové válce se stal průzkumný let dvou Spitfirů 20. Gruppo do oblasti kolem Záhřebu dne 5. května 1945. Po skončení bojových letů mělo italské letectvo třicet letuschopných a šest provozuneschopných Baltimorů, osm letuschopných a pět provozuneschopných Spitfire a celkem osmdesát devět P-39, z nichž bylo pouze šest letuschopných.

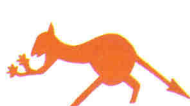
8. května 1945 letecký maršál Millis oficiálně poděkoval jménem spojeneckých sil italským jednotkám za jejich činnost. Zvláštní zmínka patřila stíhačům a bombardovacím pilotům zejména za narušení německé dopravy a dopravním letcům, kteří významně přispěli k úspěchu operací na Balkáně. Válka skončila a před italským letectvem stály nové, mírové úkoly.

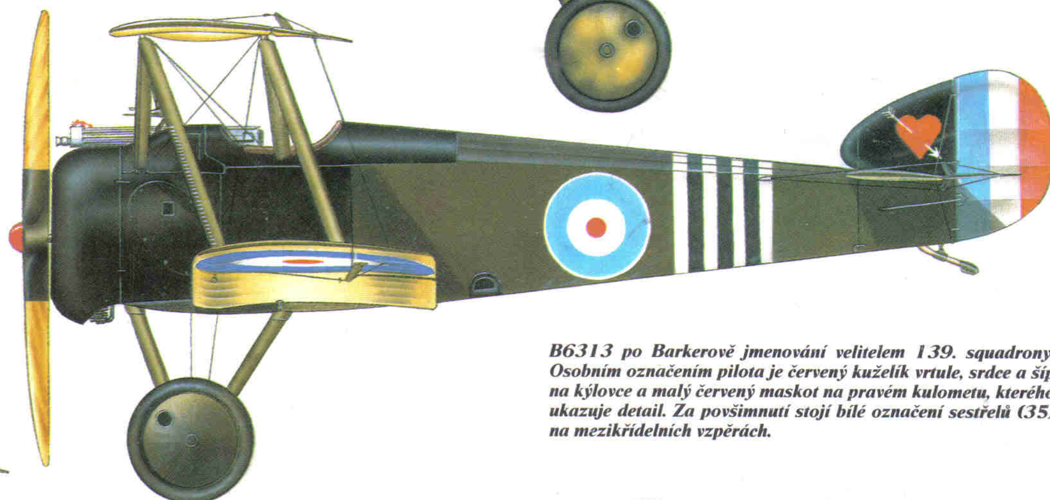




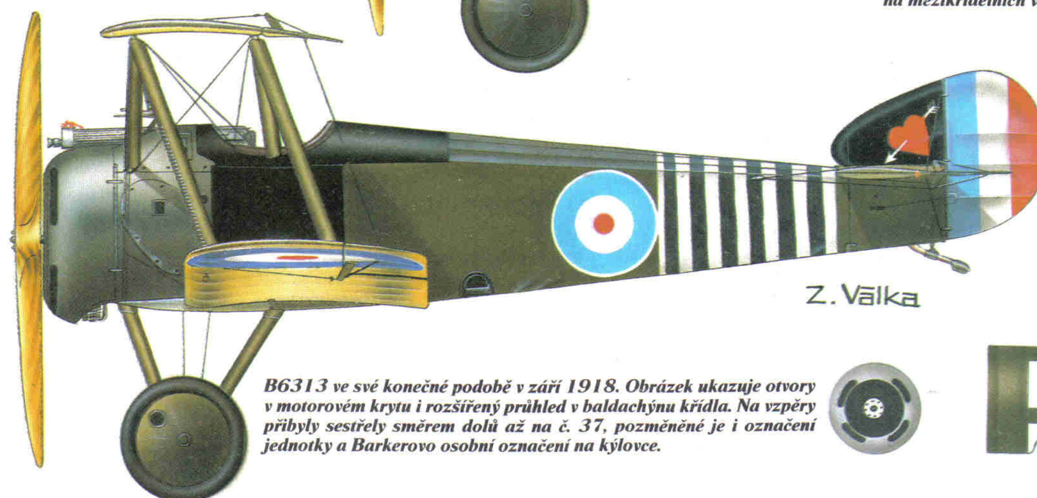
Sopwith Camel B6313 v podobě, ve které na něm Barker létal jako velitel letky 28. squadrony RFC na italské frontě. Bílý čtverec je znak jednotky, písmeno „C" označení letky a číslo 1 je identifikační. Barkerův stroj nesl na obou zadních mezikřídelních vzpěrách velitelské stužky, jejichž upevnění obr. zachycuje. Bílý je pak ještě kuželík vrtule.





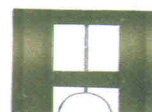


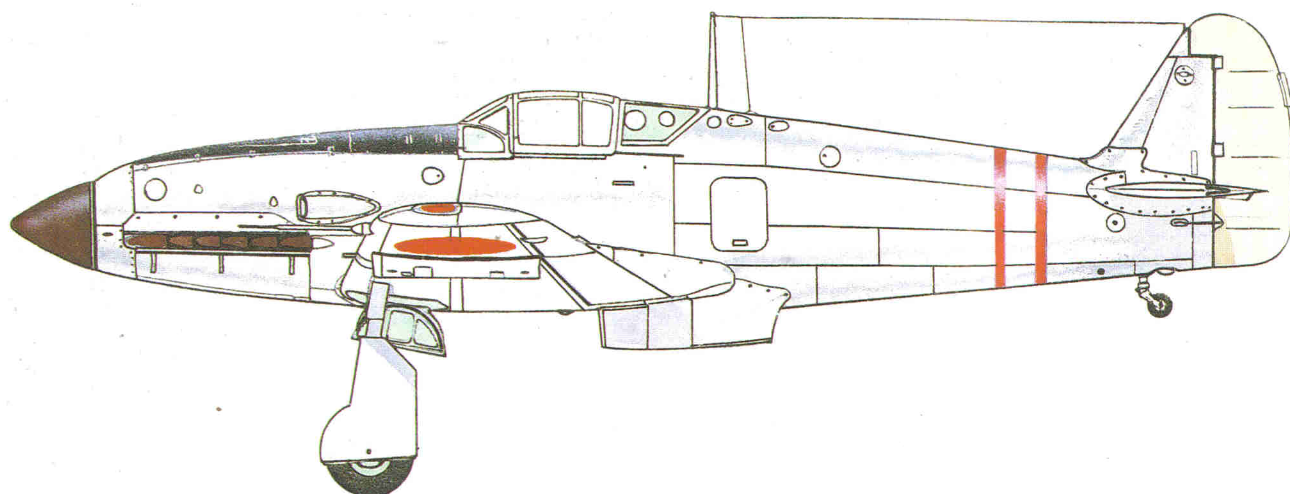
B6313 po Barkerově jmenování velitelem 139. squadrony. Osobním označením pilota je červený kuželík vrtule, srdce a šíp na kýlovce a malý červený maskot na pravém kulometu, kterého ukazuje detail. Za povšimnutí stojí bílé označení sestřelů (35) na mezikřídelních vzpěrách.



B6313 ve své konečné podobě v září 1918. Obrázek ukazuje otvory v motorovém krytu i rozšířený průhled v baldachýnu křídla. Na vzpěry přibyly sestřely směrem dolů až na č. 37, pozměněné je i označení jednotky a Barkerovo osobní označení na kýlovce.



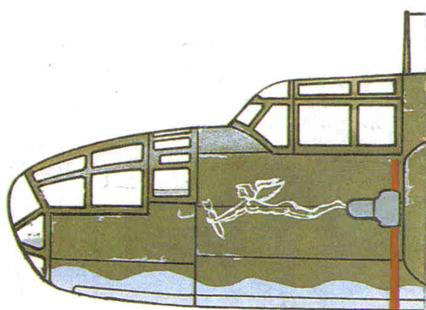


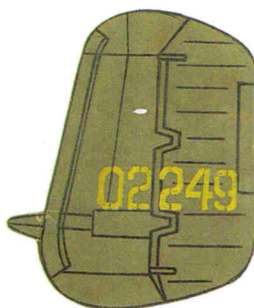


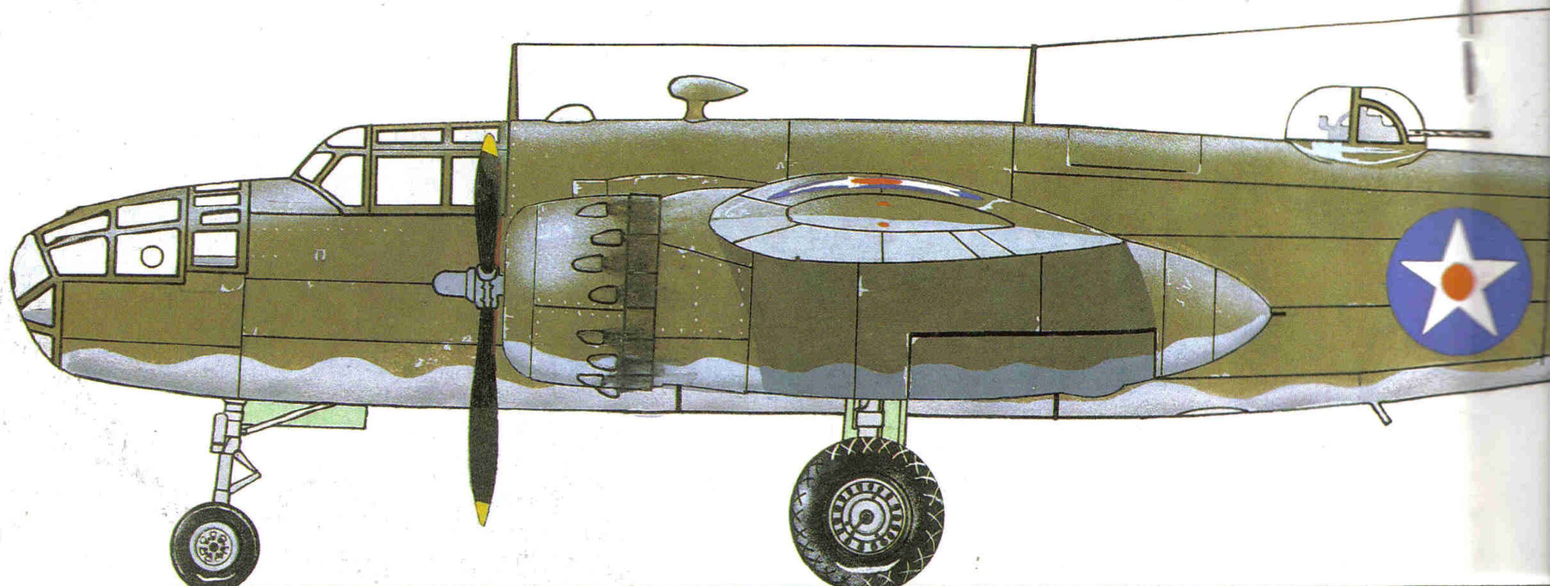


Podoba druhého prototypu japonské armádní stíhačky Ki-61 Hien (ve spojeneckém kódu Tony), který se společně se třetím prototypem podílel na pronásledování amerických bombardérů útočících na Tokio. Letoun byl pilotován majorem Jošicuguem Aramakim z výzkumného střediska armádního letectva. Ki-61 zůstal podobně jako většina prototypových exemplářů této doby v barvě přírodního materiálu, výsostné znaky byly nastříkány pouze na křídlech. Dva červené pruhy na trupu určovaly jejich číselné pořadí. Pilotem třetího prototypu byl praporčík Rjozaku Umekawa.

18. duben 1942

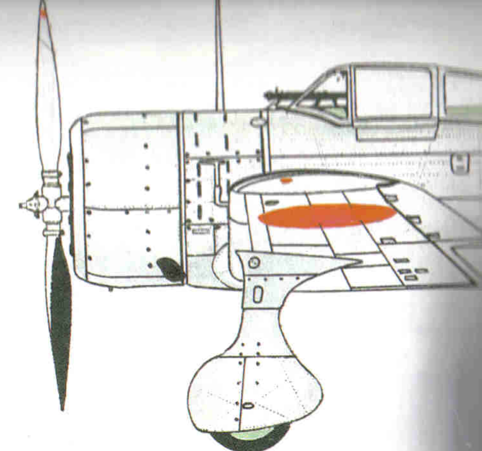






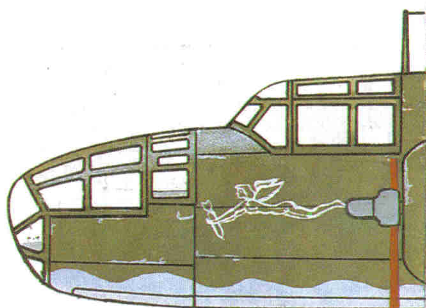


Podoba druhého prototypu japonské armádní stíhačky Ki-61 Hien (ve spojeneckém kódu Tony), který se společně se třetím prototypem podílel na pronásledování amerických bombardérů útočících na Tokio. Letoun byl pilotován majorem Jošicuguem Aramakim z výzkumného střediska armádního letectva. Ki-61 zůstal podobně jako většina prototypových exemplářů této doby v barvě přírodního materiálu, výsostné znaky byly nastříkány pouze na křídlech. Dva červené pruhy na trupu určovaly jejich číselné pořadí. Pilotem třetího prototypu byl praporčík Rjozaku Umekawa.



18. duben 1942

V tento den provedlo 16 středních bombardér
a Nagoja. Letouny startující z paluby letadlov
dobí. Kamufláž byla tedy tvořena nátěrem bar
stával pouze ze žlutého sériového čísla ve zkr
hem vrtule. Stroj se sériovým číslem 40-2344
jako první. Jediným známým osobním markin
2303. Část tohoto stroje je zobrazena v samo
Mitchellů — 40-2344, 40-2292, 40-2270
2249; 40-2278, 40-2247, 40-2297, 40-





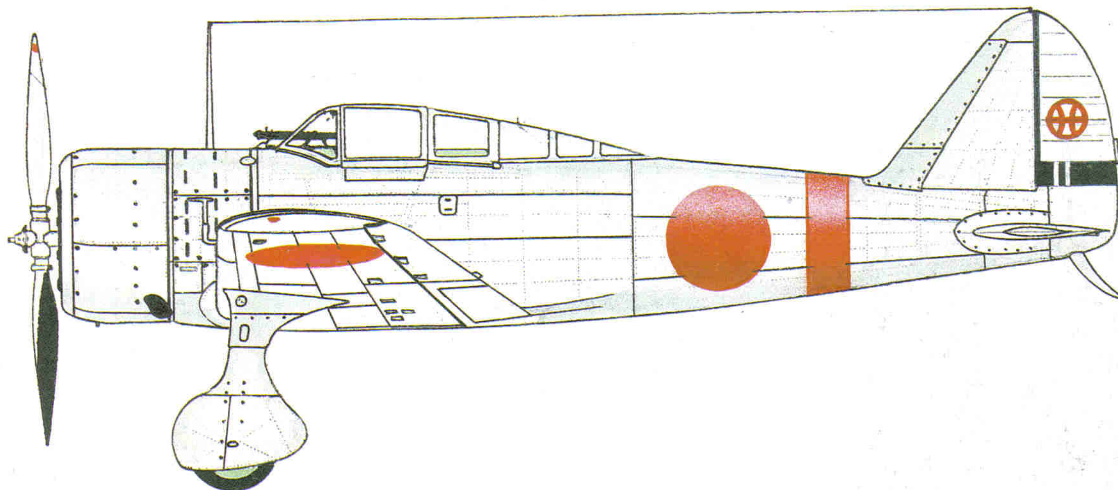
02344

Provazník 91
Leimer

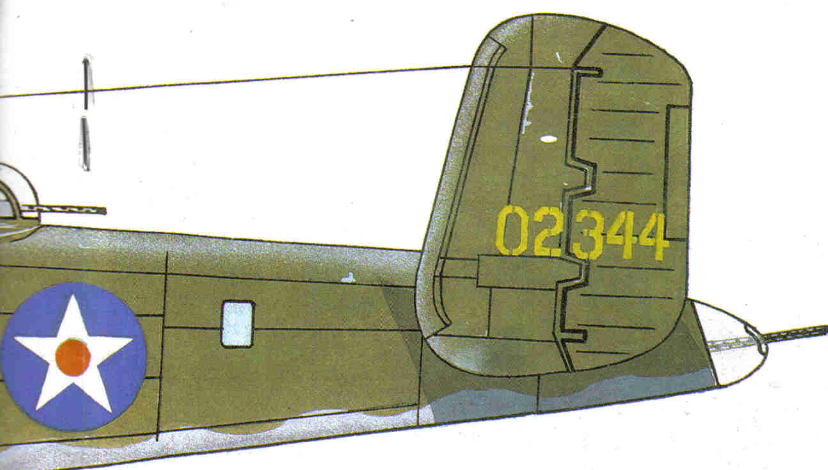


Dalším strojem, který se pokusil zasáhnout proti „drzým vetřelcům", se stal v té době již zastaralý a z první linie stahovaný stíhací letoun Ki-27 Nate. Pilot, nadporučík Jasuchide Baba ze 244. stíhací perutě (Sentai) se nacházel právě na cvičném letu, když zpozoroval neznámé dvoumotorové letouny s americkými znaky. Ki-27 je zobrazen ještě s původním znakem 244. Sentai na směrovém kormidle, který byl později po příchodu modernějších letounů Ki-61 různých verzí v červnu 1943 změněn. Sentai zůstala začleněna v systému protivzdušné obrany až do samotného závěru války. Reakcí na Doolittleův nálet se stává mimo posílení obrany domovských ostrovů také zavedení širokých identifikačních pruhů v bílé barvě pod výsostnými znaky.

ben



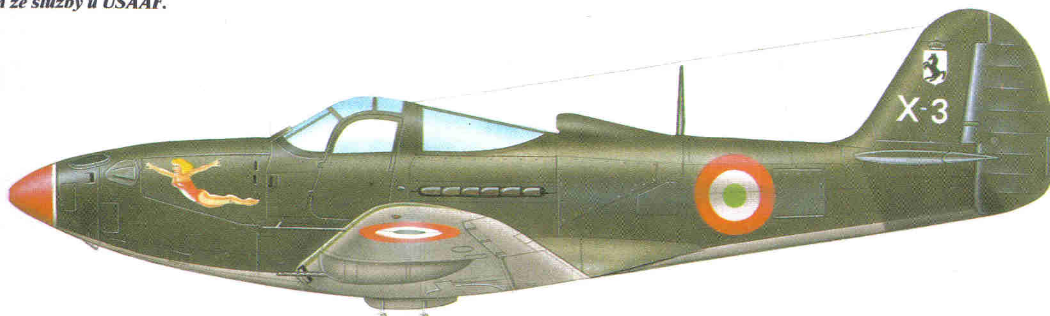
V tento den provedlo 16 středních bombardérů B-25B nálet na tři veliká japonská města. Mimo Tokio se stává terčem útoku i Kóbe a Nagoja. Letouny startující z paluby letadlové lodi USS Hornet nevybočovaly ze standardního nátěru amerických letounů daného období. Kamufláž byla tedy tvořena nátěrem barvou Olive Drab na horních plochách a odstínem Neutral Grey na spodních. Marking sestával pouze ze žlutého sériového čísla ve zkrácené podobě a z červeného pásu na trupu poblíže kabiny pilotů, varujícího před okruhem vrtule. Stroj se sériovým číslem 40-2344 patřil veliteli této akce, pplk. Jamesi H. Doolittleovi, který odstartoval z letadlové lodi jako první. Jediným známým osobním markingem je figurka anděla nesoucí ve svých rukou leteckou pumu, u letounu s číslem 40-2303. Část tohoto stroje je zobrazena v samostatné barevné kresbě. Na závěr připojujeme přehled všech sériových čísel nasazených Mitchellů — 40-2344, 40-2292, 40-2270, 40-2282, 40-2283, 40-2298, 40-2261, 40-2242, 40-2303, 40-2250, 40-2249, 40-2278, 40-2247, 40-2297, 40-2267 a 40-2268. Čísla jsou řazena podle pořadí startu jednotlivých letounů.



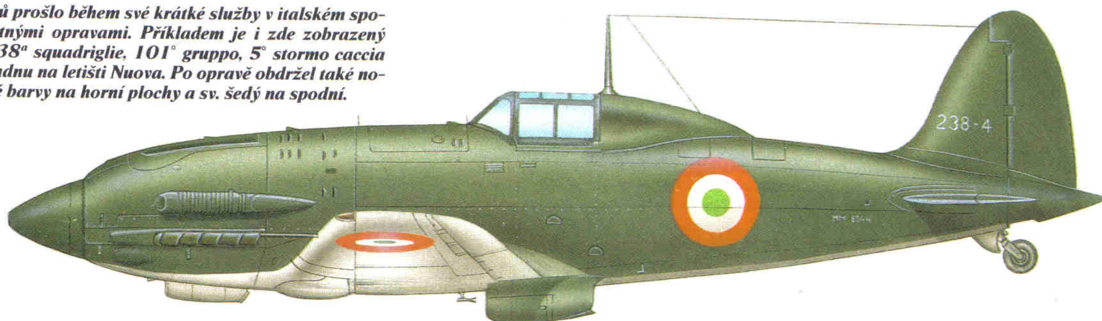
Skupina účastníků Doolittleova náletu na palubě letadlové lodi USS Hornet. Povšimněte si nášivek na pilotních kožených bundách, které z valné části představují znak 17. bombardovací perutě, odkud pocházela většina pilotů i leteckého personálu. Uprostřed této skupiny stojí pplk. James H. Doolittle (vlevo) spolu s admirálem Williamem F. Halseyem.



Koncem roku 1944 operoval z letiště Galatina u Lecce i zde zobrazený letoun Bell P-39Q Airacobra ze stavu 10° Gruppe. Kresba na přídi je zcela nepochybně pozůstatkem ze služby u USAAF.

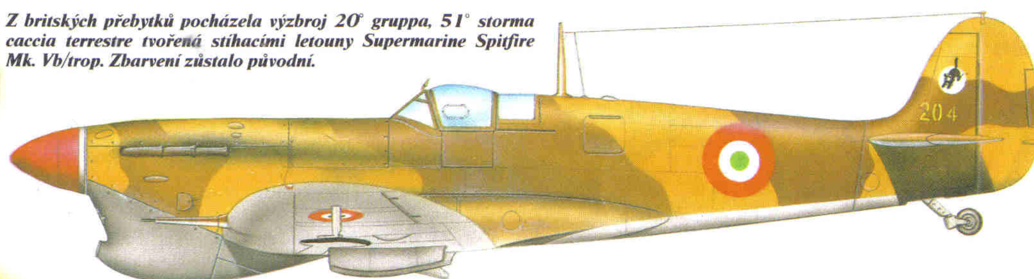


Mnoho starších strojů prošlo během své krátké služby v italském spojeneckém letectvu četnými opravami. Příkladem je i zde zobrazený Macchi C.202 od 238ª squadriglie, 101° gruppo, 5° stormo caccia terrestre mající základnu na letišti Nuova. Po opravě obdržel také nový nátěr tmavě zelené barvy na horní plochy a sv. šedý na spodní.



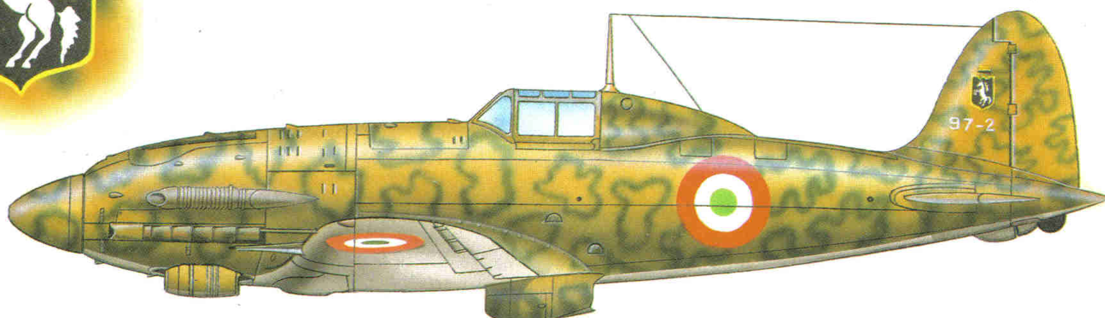


Z britských přebytků pocházela výzbroj 20° gruppa, 51° storma caccia terrestre tvořená stíhacími letouny Supermarine Spitfire Mk. Vb/trop. Zbarvení zůstalo původní.

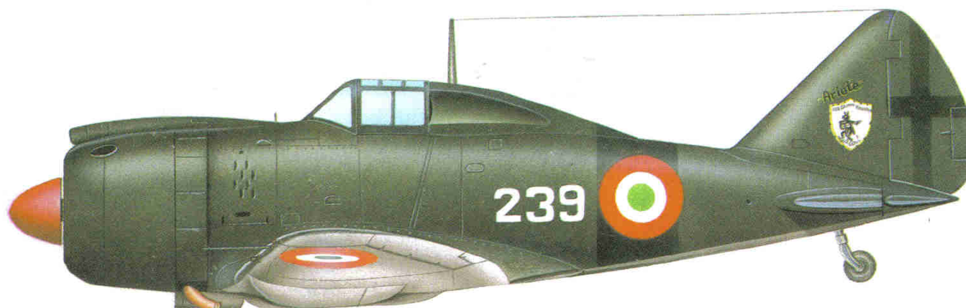




Pouze omezené množství moderních italských strojů nové generace se dostalo do výzbroje it. spoj. letectva. Většinou se jednalo o stroje Macchi C.205 Veltro jako v tomto případě stroje III. série ze stavu 97ª squadriglie, 9° gruppo, 4° stormo caccia terrestre na letišti Nuova u Termoli v červnu 1944.







Hojně používanými letouny v počátečním období útoků na jednotky Wehrmachtu byly stíhací bombardéry Reggiane Re.2002 Ariete. Zde je stroj 239ª squadriglie, 102° gruppo, 5° stormo „Tuffatori" operující z letiště Palata počátkem roku 1944.



Francouzské stíhací letouny v Izraeli

Daniel Petz

Ouragan

Na počátku 50. let vyvíjel Izrael značnou snahu o získání proudových stíhacích letadel se šípovým křídlem, která by se stala dostatečnou protiváhou MiGům-15, zařazovaným do výzbroje jeho tradičních arabských rivalů. Vzhledem k tomu, že Kanada na nátlak USA od prodeje 24 Sabrů do Izraele odstoupila, nezbylo židovskému státu jiné východisko, než se obrátit na Francii. Záhy se uskutečnila předběžná jednání s firmou Avions Marcel Dassault (dříve Bloch) o dodávce letounů Mystére IV A; ty však nebyly k dodání ihned. Jako prozatímní řešení nabídla Francie k okamžitému odběru 24 kusů letounů MD 450 Ouragan vyřazených od 4. a 12. eskadry francouzského letectva. Stroje byly dodány v lednu 1955. V následujícím roce je prodáno do Izraele dalších 6 strojů tohoto typu. Letouny se staly výzbrojí 113. perutě izraelského letectva s domovskou základnou na letišti Hatzor. Bojově byly nasazeny během operace Kadesh v říjnu 1956. Poskytovaly přímou leteckou podporu izraelským pozemním jednotkám a kromě úspěšných zásahů proti egyptským tankovým svazům na Sinaji se jim podařilo vyřadit z boje i jedno hladinové plavidlo egyptského námořnictva. Z války v roce 1956 vyšly izraelské Ouragany bez ztrát. Krátce po konfliktu přišla do Izraele další dodávka 51 Ouraganů, které opět pocházely z přebytků francouzského letectva.

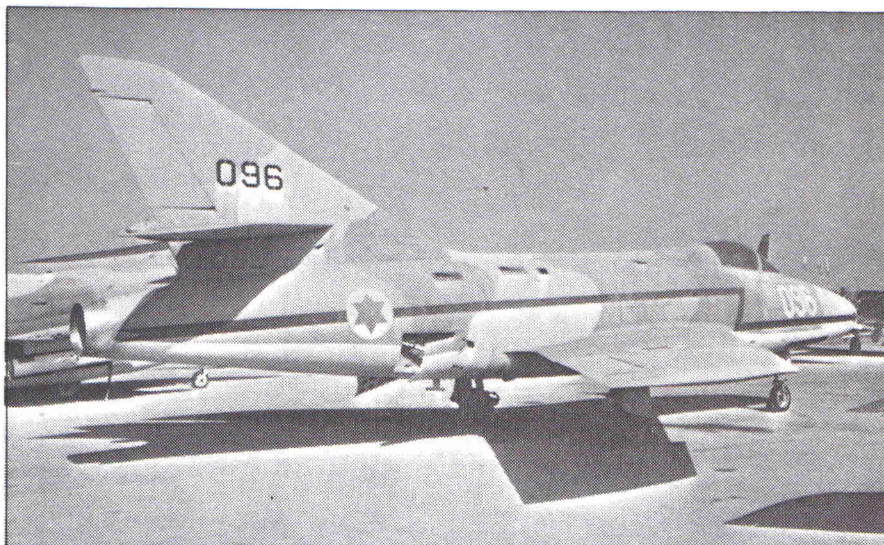
V roli bitevníků se Ouragany v celkovém počtu 51 kusů účastnily ještě šestidenní války v roce 1967[1]. V lednu 1973 byly zbylé letouny staženy od bojových útvarů, část z nich nakonzervována, část převedena k výcvikovým jednotkám. 18 letuschopných Ouraganů z přebytků Chel Ha Avír v roce 1975 prodali do Salvadoru. Stroje operovaly ze základny Illopango a byly sporadicky využívány vládním letectvem v roli stíhacích bombardérů. 27. ledna 1985 většinu strojů zničily při útoku na zemi protivládní síly.

Mystére IV A

Toužebně očekávané dodávky letounů Dassault Mystére IV A, prvních proudových stíhacích letadel se šípovým křídlem v Chel Ha Avír, začaly docházet do Izraele začátkem roku 1956. Letouny se staly výzbrojí 101. stíhací perutě se základnou v Hatzoru. (Jednalo se o tutéž peruť, která byla v roce 1948 vyzbrojena českosloven-



Ouragan z „pouštního depozitáře" muzea IDF/AF, v záhlaví článku Mystére IVA fotografovaný tamtéž.



Současná podoba SMB.2 trupového čísla 096 „obohaceného" o červený šíp, charakteristický pro stroje bez kamufláźního nátěru.

skými Aviemi S-199.) Do začátku války v říjnu 1956 bylo schopno operačního nasazení 16—18 strojů tohoto typu. V průběhu války sloužily jako přepadové stíhačky a na konto si připsaly 8 sestřelených nepřátelských letadel. (Jeden MiG-17, tři MiGy-15 a čtyři Vampiry) při vlastní ztrátě jediného stroje. Ten byl sestřelen na Sinaji severozápadně od Ras Nasrani. Jeho pilot, velitel perutě Benny Peled, se po katapultáži (jednalo se o první katapultáž v dějinách izraelského letectva) ukryl před nepřítelem v poušti. Byl objeven pilotem izraelského Piperu Super Cub a za dramatických okolností před očima Egypťanů vzat na palubu a odvezen zpět do izraelského Eilatu.

Pro úplnost je třeba dodat, že v rámci operace Mušketýr operovaly nad Izraelem též letouny Mystére IV francouzského letectva, které byly pro tento účel opatřeny izraelskými výsostnými znaky. Pilotovali je však Francouzi.

Šestidenní války se zúčastnilo asi 40 letounů Mystére IV A izraelského letectva. Stroje plnily bitevní úkoly a 8 z nich bylo ztraceno. O úspěšnosti jejich nasazení svědčí např. nálet na egyptské letiště Fayid, při kterém útočící Mystére IV A zničily na zemi 16 nepřátelských MiGů. Po skončení bojů byly zbylé letouny staženy od prvoliniových jednotek a převedeny k výcvikovým útvarům.

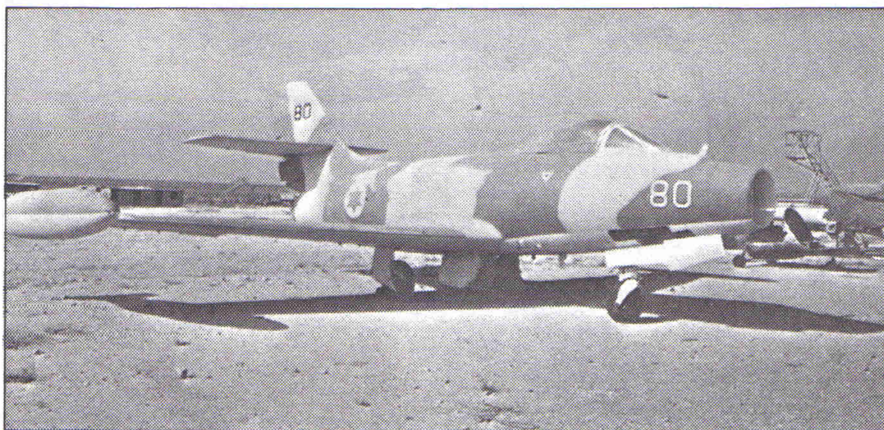
Super Mystére B.2

Prvním nadzvukovým stíhacím letounem izraelského letecva se stal francouzský Super Mystére B 2. První SMB 2 dorazily do Izraele v prosinci 1958. Byla z nich utvořena stíhací peruť s domovskou základnou na letišti Hatzor. K prvnímu střetu s nepřítelem došlo v únoru 1960 nad Golanskými výšinami, kde se utkaly izraelské SMB 2 se skupinou syrských MiGů, aniž by dosáhly sestřelu. Teprve v dubnu 1961 se izraelské SMB 2 podařilo sestřelit egyptský MiG. S příchodem letounů Mirage III cj o rok později jsou letouny SMB 2 přeřazovány do role stíhacích bombardérů. V roce 1964 zasahují proti bateriím syrského dělostřelectva na Golanských výšinách. V dubnu 1967 se na stejném místě utkalo větší množství SMB 2 se skupinou syrských MiGů 21. Šest MiGů bylo sestřeleno. V průběhu šestidenní války v roce 1967 útočí SMB 2 proti egyptským a později i syrským letištím. Bojů se zúčastnila jedna peruť čítající 24 letounů. Přestože stroje byly nasazeny v roli stíhacích bombardérů, dosáhla peruť v průběhu války 19 vzdušných vítězství (včetně několika MiGů 21 a jednoho obřího vrtulníku Mi 6) při vlastní ztrátě 8 strojů. V roce 1968 útočí SMB 2 na cíle v Jordánsku a objevují se i nad Egyptem. Brzy po šestidenní válce se však začíná projevovat nedostatek francouzských motorů ATAR 101G a náhradních dílů k nim jako důsledek embarga. Izraelské letectvo je nuceno sáhnout k improvizaci — náhradě francouzského motoru ATAR americkým J-52, tedy stejnou pohonnou jednotkou, kterou používají letouny McDonnell Douglas A-4 Skyhawk. První let izraelské SMB 2 s tímto motorem se uskutečnil v únoru 1968.[2] Úprava zbývajících 25 strojů proběhla v letech 1969 až 1973 a ukázala se jako úspěšná: bylo dosaženo zvýšení tahu o 24 %, přičemž spotřeba paliva se snížila o 22 %. Došlo tudíž ke zvýšení nosnosti i doletu. Ještě před vypuknutím jomkippurské války v roce 1973 zaútočily upravené SBM 2 na tábory teroristů v jižním Libanonu. Války v říjnu téhož roku se zúčastnilo celkem 12 strojů SMB 2. Byly nasazeny v roli bitevníků jak na syrské, tak na egyptské frontě. Zbylých 10 letounů zůstalo uskladněno jako záloha. Do roku 1975 byly stroje staženy od bojových útvarů a v roce 1977 je typ definitivně vyřazen. V roce 1976 18 strojů (12 letuschopných a 6 na náhradní díly) odkoupil Honduras. První nadzvuková letadla ve Střední Americe byla zařazena do výzbroje FAH jako protiváha salvadorských Ouraganů (pocházejících rovněž z Izraele). Od tzv. fotbalové války se v roce 1969 nebyly totiž vztahy obou středoamerických republik právě nejlepší. Honduraské SMB 2 operovaly ze základny San Pedro Sula až do přezbrojení jednotky modernějšími typy.

Mirage, Nesher, program Salvo

Když bylo počátkem roku 1959 umožněno plukovníku izraelského letctva Danielu Shapirovi (mimochodem, létat se naučil v Československu) vyzkoušet si pilotáž nové Mirage III jako prvnímu zahraničnímu letci, pravděpodobně netušil, jak obrovský význam bude tento typ mít pro letectvo jeho země. Na základě Shapirových připomínek došlo k řadě úprav, které vyústily ve stavbu verze označené Mirage III CJ pro izraelské letectvo. V roce 1961 je podepsána smlouva mezi zástupci izraelské vlády a firmou Avions Marcel Dessault, ve které se stanovuje, že do Izraele bude dodáno 72 jednomístných Mirage III CJ a čtyři dvoumístné Mirage III BJ. První letouny dorazily do země určení v roce 1962, celá objednávka byla splněna do konce roku 1964.[3] V době zahájení šestidenní války v červnu 1967 bylo schopno bojového nasazení celkem 65 Mirage. V průběhu bojů připadlo na letadlo a den až osm bojových vzletů. Za šest dní si Mirage (včetně dvoumístných strojů) připsaly na své konto 48 vzdušných vítězství při vlastní ztrátě jednoho letounu v souboji proti několikanásobné přesile MiGů-21 a dalších šesti odepsaných následkem protiletadlové palby. Poručík Giora Rom sestřelil jako pilot Mirage pět nepřátelských MiGů za pouhé tři dny války. Jediný libanonský letoun sestřelený v šestidenní válce — jednalo se o typ Hawker Hunter — byl rovněž poslán k zemi Mirage izraelského letectva ze základny Ramat David.

V roce 1970 byl do zbylých Mirage vestaven motor ATAR 9C, čímž se jednak prodloužila jejich životnost, jednak se staly co do výkonu srovnatelnými s pozdějšími variantami Mirage III E/5. V této podobě



Jeden z několika Ouraganů, které vlastní muzeum IDF/AF.

bojovaly izraelské Mirage v jomkippurské válce v říjnu 1973. Svou kariéru ukončily na druhém konci světa. Po porážce ve válce o Falklandské ostrovy na jaře 1982 pociťovalo vojenské letectvo Argentiny palčivý nedostatek stíhacích letadel. Izraelská nabídka odprodeje zbylých Mirage přišla Argentině vhod a letouny odkoupila. Dodávka dorazila do Argentiny v prosinci 1982. Technický stav letounů odpovídal skutečnosti, že prošly již dvěma válečnými konflikty na Středním východě. Přestože byly v opravárenském zařízení argentinského letectva v Quilmes uvedeny do letuschopného stavu a od roku 1983 do svého vyřazení v polovině roku 1987 operovaly ze základny Rio Galegos.

Vraťme se však zpět do „země zaslíbené". Izraelské vojenské letectvo bylo po šestidenní válce těžce handicapováno embargem, které Francie uvalila na veškerý vojenský materiál směřující do země. Největší ranou bylo vypovězení smlouvy o dodávce 50 letounů AMD Mirage 5J. Tehdejší izraelská ministerská předsedkyně, paní Golda Meierová, se ve svém protifrancouzsky laděném projevu vyjádřila takto: „Nechceme zpátky peníze, chceme svých 50 objednaných a zaplacených Mirage!" Ve stejné době však již agenti izraelské tajné služby Mossad pracovali na plné obrátky na úkolu získat výrobní dokumentaci letounu Mirage 5. Záhy byla jejich snaha korunována úspěchem, když se jim podařilo propašovat ze Švýcarska kompletní výkresovou dokumentaci licenčně vyráběné Mirage III S včetně motoru ATAR 9C. Výkresy, původně určené ke skartaci, dostaly se do Izraele složitou cestou, pravděpodobně přes SRN a Itálii. Po prozrazení akce byl izraelský vojenský přidělenec ve Švýcarsku prohlášen za persona non grata. Okamžitě se začalo pracovat na výstavbě výrobní linky letounů Mirage v podniku Israel Aircraft Industries. Již v září 1969 opustil výrobní linku IAI první stroj Nesher. Ve skutečnosti se pod tímto názvem neskrývalo nic jiného než kopie Mirage 5. První jednotka izraelského letectva, vybavená Neshery (hebrejsky orel) byla zformována v roce 1972 na letecké základně Ramat David.

V noci 5. října 1973, několik hodin před vypuknutím jomkippruské války, Neshery z této základny sestřelily dva syrské MiGy-21. Druhý den po zahájení konfliktu přelétla jednotka na základnu Refidim na Sinaji. Bojů se zúčastnilo asi 40 Nesherů. Byly nasazeny především v roli stíhačů a některé prameny udávají, že až 25 % arabských letadel sestřelených v jomkippurské válce mají na kontě právě tyto stroje. Mezi letadly, která byla sestřelena Neshery, figuruje také několik egyptských Suchojů Su-7, z nichž jeden byl pilotován bratrem egyptského prezidenta Anvara Sadata.

Jomkippurská válka však nebyla posledním konfliktem, v němž se Neshery angažovaly. Stejně jako o několik let později Mirage III CJ, také Neshery se dostaly na závěr své kariéry do Argentiny. Dohoda o prodeji 26 kusů byla uzavřena mezi Argentinou a Izraelem v polovině roku 1978 pod vlivem zhoršujících se argentinsko-chilských vztahů. Do konce roku 1980 bylo dodáno 24 jednomístných a 2 dvoumístné Neshery. Nový provozovatel je označil Dagger A a B. V britsko-argentinském konfliktu o Falklandy v roce 1982 Daggery sloužily především v roli stíhacích bombardérů a 11 z nich bylo v bojích ztraceno. Zatímco sláva Mirage v tomto konfliktu zvolna pohasínala, letouny BAe Sea Harrier britského námořního letectva se staly takřka přes nos „hvězdami", které, alespoň na čas, opanovaly veškeré sdělovací prostředky. Zbylé Daggery prošly v průběhu osmdesátých let několika modernizačními úpravami, jako instalací inerčního navigačního systému, laserového dálkoměru a dalšího vybavení, umožňujícího letounům přežít do devadesátých let.

Přechodovým typem mezi stroji Mirage a Nesher s francouzskými motory ATAR (případně jejich izraelskými kopiemi) a letouny Kfir, poháněnými americkými motory J-79 se stalo experimentální letadlo, označované Salvo. Jednalo se o Mirage III BJ s vestavěným motorem J-79. Zadní pilotní prostor byl využit pro instalaci monitorovacího zařízení. Zkušenosti získané provozem letounu Salvo vyústily ve stavbu zcela nové konstrukce označené Kfir C-1. Sériová výroba tohoto typu se rozběhla v roce 1974. Zde historie francouzských stíhacích letounů končí, neboť letouny Kfir C-1, C-2, C-7 a jejich dvoumístné obměny je již třeba považovat za výrobky izraelského leteckého průmyslu. Zajímavé jsou izraelské úvahy o montáži motorů ATAR do letonů Kfir C-7. Tím by vývojová linie Mirage-Nasher-Salvo-Kfir vytvořila kruh.

Poznámky:

[1] V šestidenní válce byly ztraceny 4 Ouragany.

[2] Takto upravené SMB 2 byly ozačovány jako SA'AR (hebrejsky Bouře).

[3] Ještě před zahájením šestidenní války se izraelské Mirage III CJ zúčastnily na začátku roku 1966 čtyř velkých leteckých soubojů s arabskými letouny, jejichž výsledkem bylo 8 sestřelených arabských MiGů-21, 2 MiGy-19 a jeden Hunter. Většina vítězství připadá na vrub kanónů DEFA, jeden MiG-19 zasáhla PLŘS MATRA.

Plastikové modely letadel izraelského letectva francouzského původu

Zájemce o stavbu kitů letadel francouzského původu sloužících v letectvu Izraele nemá velkou možnost výběru. Všechny vyjmenované typy byly nebo jsou vyráběny pouze ve dvaasedmdestátinách. V měřítku 1 : 48 lze získat pouze kit Mirage IIIC firem ESCI a Fujimi, resp. Academy. Pouze modely Mirage IIIE/5 (na jejichž základě byly v Izraeli vyráběny typy Nesher (Dagger) jsou lisovány celou řadou firem ve všech obvyklých měřítkách.

M.D. 450 Ouragan má ve svém výrobním programu firma Heller. Jedná se o velmi dobře zpracovaný, nepříliš starý kit. Problematickým místem při stavbě je přední část trupu — vstupní ústrojí a spodní část přídě v okolí lafetace kanónů. Nedostatkem stavebnice je, že neobsahuje žádné podvěsy. Barevné schéma izraelského stroje je nepřesné. Na kamuflované stroje, ozdobené tlamou namalovanou na bocích vstupu vzduchu, chybí objektivní fotodokumentace. Kvalitní podklady byly před několika roky uveřejněny v monografii L+K.

Mystére IVA. Tento kit byl dán na trh teprve poměrně nedávno firmou Matchbox, v jejíž produkci patří k těm zdařilejším. Obrysově je dosti přesný, postrádá však řadu drobných detailů. Z vybavení kabiny model obsahuje pouze značně schematizovanou sedačku. Podvozkové nohy jsou dosti hrubé a zjednodušené. Kola hlavního podvozku mají příliš malý průměr. Problematickým místem stavby je opět příď trupu, zejména přechod čelního prstence do trupu. V návodu a na krabičce uvedené barevné schéma stroje s číslem 193 je nepřesné, obtisky jsou použitelné s výjimkou křídelních znaků, které mají mít stejný průměr jako trupové. Výkresové i fotografické dokumentace k tomuto typu je u nás v dostupné literatuře poměrně málo. Jelikož však Mystére IVA tvoří spojovací článek ve vývojové řadě Ouragan-Super Mystére, lze určité detaily vyčíst i z monografií L+K věnovaným těmto strojům.

Super Mystére B. 2. Poměrně dobrý model uvedl na trh Airfix začátkem 70. let. Při stavbě je opět nutná úprava přídě trupu — zejména nosu nad vstupem vzduchu a zúžení prolisů před ústím hlavní kanónů. Izraelské stroje létaly většinou s objemnějšími typy přídavných nádrží než které obsahuje stavebnice. Třítónové barevné schéma v návodu je nepřesné. Obsáhlá monografie věnovaná tomuto typu byla nedávno uveřejněna v L+K, barevná schémata izraelských strojů zde uvedená jsou však naprosto špatná (ani jeden nelétal v Izraeli s taktickými barvami USAF).

Mirage IIIC. Z uvedených modelů v měřítku 1 : 72 je tento nejstarší. Vznikl v dílnách firmy Airfix již v šedesátých letech. Při troše zručnosti lze však i z této stavebnice postavit velmi slušný model. Úpravu a doplnění si žádá zejména interiér kabiny, podvozkové nohy, vstupy vzduchu, výtoková tryska motoru. Čelní štítek i překryt kabiny mají nepřesný tvar. Prolisy před ústím hlavní kanónů nejsou vůbec naznačeny (stroje mohly nosit alternativní výzbroj kanónů nebo trupové raketnice, která se však v praxi příliš nepoužívala). Podvěsy, které stavebnice obsahuje, nelze použít. Všeobecně dostupné základní podklady včetně výkresů byly publikovány v monografii L+K zhruba před dvaceti lety a v knize V. Němečka Vojenská letadla 5.

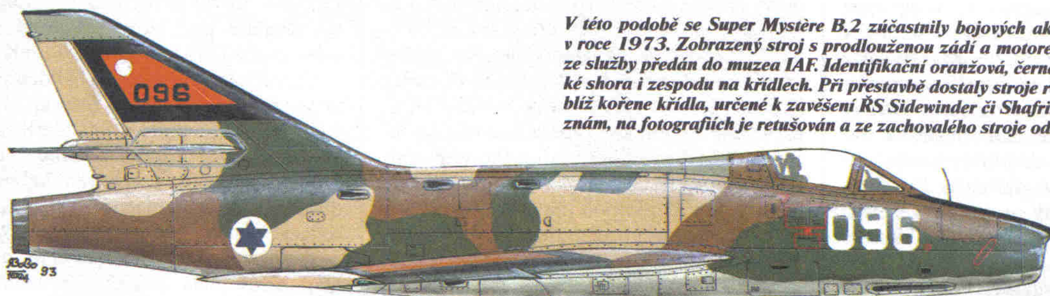
Mirage IIIB. Model dvoumístné verze, která byla také v několika kusech dodána do Izraele, má v katalogu Matchbox. Vznikl úpravou starší stavebnice — ke „křídlovému" rámečku z Mirage IIIE přibyl nový s trupem verze B. Zpracováním je kit srovnatelný s Airfixem (viz výše), znehodnocuje jej však „slepecké" negativní rytí.

Doporučené barevné odstíny staršího kamuflážního schématu letadel izraelského letectva (podle IPMS Magazine).

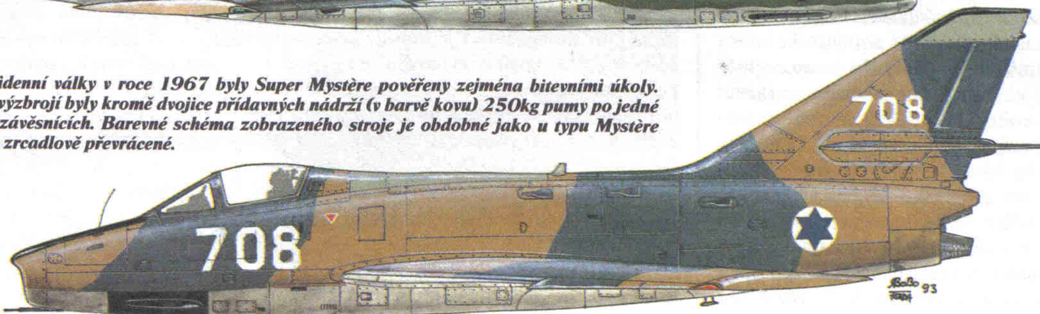
Hnědá: Humbrol č. 26, 29, 34 v poměru 2 : 1 : 1 + trocha červené

Šedomodrá: Humbrol č. 25, 33, 96 v poměru 10 : 2 : 1 (v provozu nabývá na letadlech tato barva nazelenalý odstín)

Světle šedá: Humbrol č. 64, 34 v poměru 2 : 1.



V této podobě se Super Mystère B.2 zúčastnily bojových akcí ve válce Yom-Kippur v roce 1973. Zobrazený stroj s prodlouženou zádí a motorem J-52 byl po vyřazení ze služby předán do muzea IAF. Identifikační oranžová, černě lemovaná pole byla také shora i zespodu na křídlech. Při přestavbě dostaly stroje rovněž dva závěsníky poblíž kořene křídla, určené k zavěšení ŘS Sidewinder či Shafrir. Emblém jednotky není znám, na fotografiích je retušován a ze zachovalého stroje odstraněn.



V době šestidenní války v roce 1967 byly Super Mystère pověřeny zejména bitevními úkoly. Standardní výzbrojí byly kromě dvojice přídavných nádrží (v barvě kovu) 250kg pumy po jedné na vnějších závěsnících. Barevné schéma zobrazeného stroje je obdobné jako u typu Mystère IVA, je však zrcadlově převrácené.



Krátce po dodání do Izraele koncem padesátých let létaly Super Mystère B.2 v přírodní barvě kovu. Červeným bleskem na trupu opatřil stroj již výrobce — je stejný jako na některých francouzských Mysterech. Letouny sloužily v Izraeli u jediné squadrony, jejíž emblém však není znám.

Major William George Barker

aneb Z válečného života nejúspěšnějšího letce na italské frontě

Jan Zahálka, Petr Aharon Tesař

Narozen 3. 11. 1894 v Dauphinu (kanadská Manitoba). V prosinci 1914 vstupuje k 1. kanadskému oddílu kanadského expedičního sboru, v jehož řadách se v září 1915 zapojuje do vřavy 1. světové války jako kulometčík. Avšak tuhá zima, plížící se promrzlým flanderským bahnem pochopitelně působí i na psychiku mladého Kanaďana, pro kterého je výzva RFC (Královského leteckého sboru) jistým vysvobozením, a proto se dobrovolně hlásí do řad letectva. V březnu r. 1916 je na zkoušku převelen k 9. squadroně RFC, kde prodělal výcvik leteckého pozorovatele a střelce. Následující měsíc je přijat a odeslán ke 4. squadroně, která podobně jako „devítka“ používala letouny BE 2. Ale ani zde se Barker dlouho neohřál a již 7. 7. 1916 je odvelen k 15. squadroně RFC. 21. téhož měsíce sestřeluje svůj první letoun — dvoumístný německý Roland, avšak sestřel mu oficiálně uznán není, stejně jako následující ze dne 15. 8. 1916.

Dne 16. 11. 1916 je odeslán do anglického Narboroughu za účelem absolvování pilotního výcviku. 10. 1. 1917 je kapitán Barker za dosavadní činnost dekorován MC (Záslužným křížem). 24. 2. 1917 se jako čerstvý pilot vrací dle nového rozkazu zpět k 15. squadroně, kde o měsíc později (přesně 25. 3. 1917) sestřeluje německý stíhací letoun blíže neurčeného typu, jehož porážka mu opět oficiálně uznána není. Přesto se na Barkera nezapomíná. 18. 4. 1917 mu je udělen „proužek“ k jeho Záslužnému kříži, což se v podstatě rovnalo témuž, jako by jej obdržel podruhé. A skutečně si jej zaslouží, vždyť denně létá nad nejnebezpečnějšími úseky fronty v malých výškách a řídí dělostřeleckou palbu na postavení protivníka. Při jednom takovém letu, dne 7. 8. 1917, je jeho letoun typu RE 8 i on sám zasažen protiletadlovou palbou. Následuje nouzové přistání a „špitál“, odkud je Barker po vyléčení odeslán zpět do Anglie jako letecký instruktor.

Nový úděl se mu pranic nezamlouvá, a tak několikanásobně urguje žádost o převelení zpět na frontu. Jeho snaha se nakonec setkává s pochopením nadřízených. V září absolvuje zkrácený stíhací výcvik, po jehož ukončení má dokonce na vybranou mezi 56. squadronou nebo v Yatesbury nově utvořenou 28. stíhací squadronou vyzbrojenou stíhacími letouny typu Sopwith Camel. V obou případech je s ním počítáno do funkce „Flight commandera“ (velitele letky). Na Barkera silně zapůsobily vlastnosti Camelů, proto se rozhoduje pro 28. squadronu. Pět dnů po nástupu k jednotce je jmenován velitelem letky „C“.

Dne 8. 10. 1917 se se svou novou jednotku zapojuje do akcí na francouzské západní frontě. Ještě téhož večera se na neoficiálním hlídkovém letu neohroženě pouští do souboje s německým Albatrosem D. V., který sestřelí, avšak chybějí očití svědkové, a tak mu sestřel opět není uznán. Svého prvního, úředně potvrzeného vítězství dosahuje Barker dne 20. 10. 1917. Jeho obětí se pravděpodobně stal Lt. W. Lange od Jasta B, který zahynul. Další potvrzené vítězství získává 26. 10. 1917, kdy nejprve sestřeluje Albatros D. V. Lt. O. Schobera od Jasta 18, který v jeho troskách nalézá smrt. O necelých pět minut později poškozuje další Albatros D. V. Jasta 18, pilotovaný Offstr. J. Kleinem, jenž je nucen nouzově přistát.

Silně neutěšená situace na italské frontě, zejména po porážce dvou italských armád-

ních sborů 24. 10. 1917 u Caporetta nutí britské a francouzské spojence k vyslání vlastních vojsk na jih Evropy. Pochopitelně dochází i na letectvo, a tak 7. 11. 1917 je na italskou frontu odeslána k boji proti rakousko-uherskému a německému letectvu i 28. stíhací squadrona RFC. (Mimo tuto peruť jsou do Itálie odeslány ještě stíhací squadrony č. 45 a 66 a spolu s nimi průzkumné jednotky č. 34 a 42). Barker přiletěl do Milána se svou „osmadvacítku" 12. 11. 1917 a již během 48 hodin se zapojuje do akce.

A právě on se stává tím mužem, kterému jsou přiznány první tři dosažené sestřely z řad letců RFC na této frontě. Prvního potvrzeného sestřelu v Itálii a čtvrtého v celkovém pořadí dosahuje Barker 29. 11. 1917. Jeho obětí se stává Albatros D. V. pilotovaný Lt. Haertlem z Jasta 1, který ze souboje vyvázl se zraněním. (Mnohdy je za Barkerovou oběť č. 4 považován Rttm. Flzf. Nikolaus von Hideghety od rakouské jednotky Flik 24, ten se však zřítil do údolí Astico 80 km na západ od místa skutečného Barkerova souboje, které se nacházelo v operačním prostoru Jasta 1 a to Piave di Soligo).

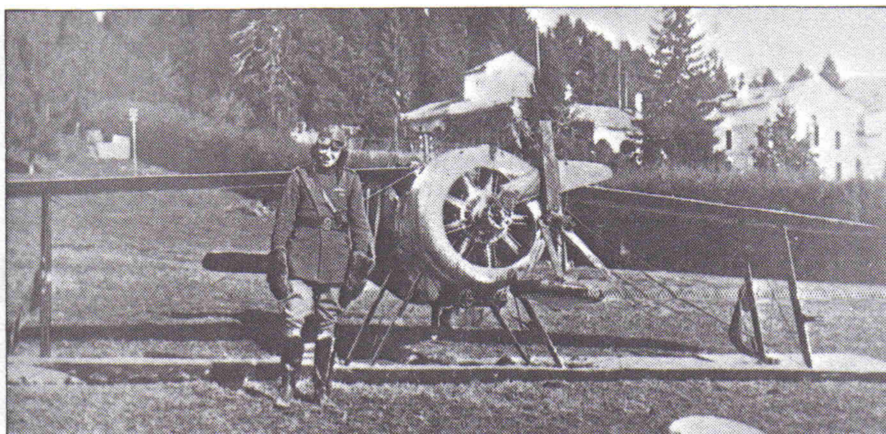
5. sestřelu dosáhl 3. 12. 1917, kdy se po jeho dávce zřítil k zemi Albatros D III Lt. F. von Kerssenbrocka od Jasta 39, který zahynul. Za několik okamžiků si připisuje další, v pořadí již šesté vítězství, když se po jeho útoku řítí k zemi v plamenech pozorovací balón, upoutaný severovýchodně od Conegliano. Spolu s balónem se zřítil i jeho pozorovatel Lt. M. Riegert od „Balonkompanie 10". Do konce roku, přesně 29. 12. 1917, sestřeluje Barker ještě jeden balón a zvyšuje tak své skóre na 7 úředně potvrzených sestřelů (5 letounů a 2 balóny). Za své výkony je dekorován řádem Za vynikající službu D. S. O. (Distinguished Service Order).

Ještě před tím však Barker oslavuje válečné vánoce 1917 svérazným způsobem. Na Štědrý den on a jeho přítel Lt. „Steve" Hudson (celým jménem Harold Byron Hudson) podnikli „na černo" nálet na německé polní letiště, kam mimo jiné svrhli i plakát, na kterém svému soupeři vyjádřili přání „veselých vánoc". V týdenním hlášení německého letectva 14. armády z italské fronty „Wochenbericht" se objevila poznámka, že dva Camely se vrhly na letiště jednotky Fliegerabteilung A/204, poškodily několik hangárů a 4 letouny. Ostudnou dohru celého konfliktu však již německé zprávy nekomentovaly... Následujícího dne se němečtí letci rozhodli Spojencům revanšovat nálety na jejich letiště, avšak sami při této akci ztratili dalších 6 letounů, jejichž posádky se vesměs vzdaly britským stíhačům, kteří s odplatou počítali a v bezpečné výšce očekávali německou „návštěvu". Jaké však bylo jejich překvapení, když zjistili, že mnohý ze zajatých nepřátel vykazuje značný stupeň opilosti!!!

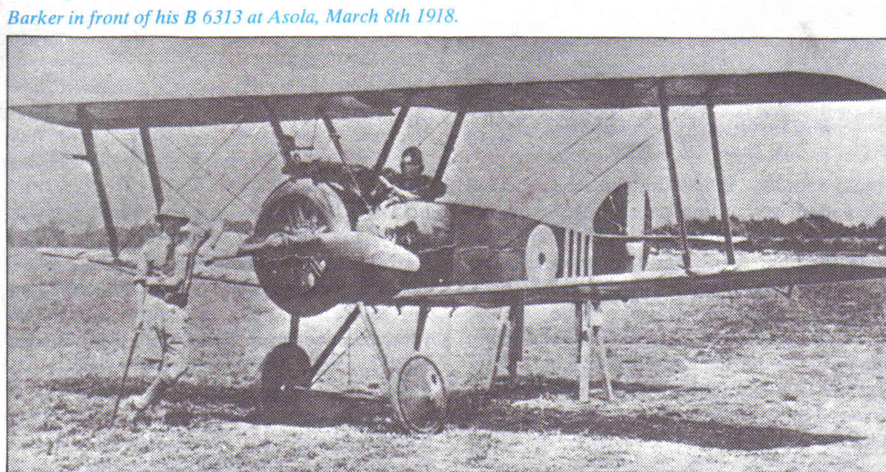
Válečný rok 1918 zahájil Barker 8. ledna, kdy severozápadně od Vittorio sestřeluje Albatros D. V. Pilot, jenž v jeho troskách nalezl smrt, byl Offstv. K. Lang z Jasta 1. (Některé prameny uvádějí, že K. Lang v té době náležel do stavu stíhací jednotky Jasta 39 a byl sestřelen letounem Sopwith Camel od 66. squadrony). 24. 1. 1918 si Barker připisuje 9. a 10. potvrzený sestřel. V obou případech zneškodnil ve spolupráci s Lt. H. B. „Steve" Hudsonem další dva protivníkovy pozorovací balóny. 11. sestřeleným Barkerovým soupeřem se 2. 2. 1918 stal rakousko-uherský stíhací Phoenix D. I 228.43. pilotovaný šikovatelem polním pilotem A. Koritzkim od Flik 28 D, který byl zabit. V témže souboji sestřeluje ještě dvoumístný letoun typu „C" (pravděpodobně Hansa-Brandenburg C. I). 5. 2. 1918 dosahuje Barker již 13. a 14. vzdušného vítězství s úředním potvrzením v souboji s rakouským Albatrosem D III (Oef) 153.76, pilotovaným Zgsf. Josefem Schantlem od Flik 19, který byl zabit. (Některé prameny uvádějí, že Barkerem sestřelený Albatros D III (Oef.) byl stroj 153.126 Feldw. polního pilota Karl Semmelrocka od Flik 51J, který podlehl v témže souboji). O 1,5 hodiny později sestřeluje průzkumný dvoumístný letoun nad Cornure. (Posádku tohoto stroje údajně tvořili Lt. Welser a Corp. Müller od Flik 45D).

12. únor 1918 se stal pro oddíly nepřátelských pozorovacích balónů bezesporu černým dnem, neboť právě Barker a jeho přítel Hudson toho dne sestřelili ve spolupráci 5 těchto balónů. V březnu zvýšil Barker své skóre sestřelením 3 Albatrosů D III na 22. (Předtím však 8. 3. 1918 podcenil přízemní mlhy a při přistání v Asola havaroval se svým strojem Camel B6313. Konečné postavení letounu skončilo koly vzhůru. Barker nezraněn, poškozená horní nosná plocha, vrtule roztříštěna. Až do 16. 3. létal tedy se strojem náhradním — B6415, s nímž však své skóre nezvýšil).

Podle letité zkušenosti, že nejlepším trestem pro vojáka je jej povýšit, byl Barker pravděpodobně za své četné „černé" lety povýšen do uvolněné funkce velitele celé



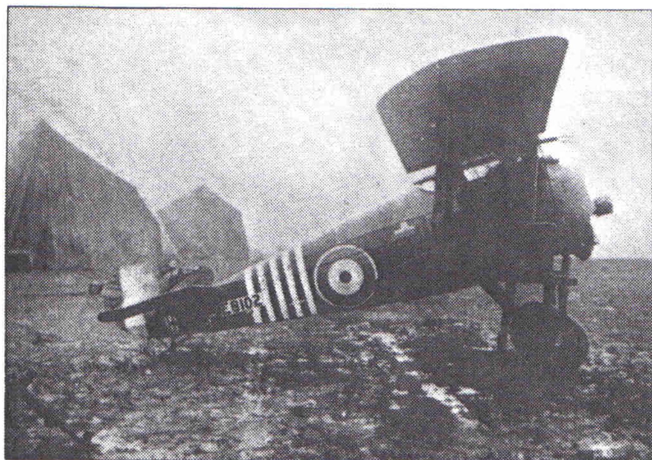
Barker před havarovaným B 6313 v Asola, 8. března 1918.
Barker in front of his B 6313 at Asola, March 8th 1918.



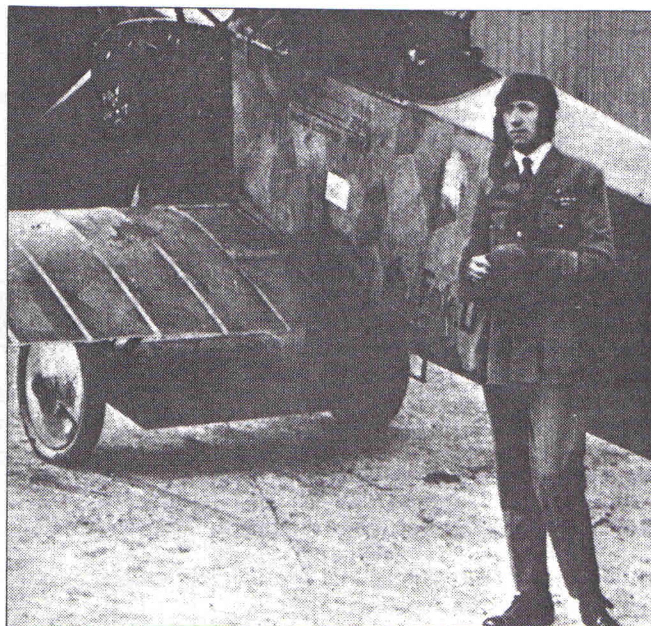
W. G. Barker ve svém B 6313 krátce po jmenování velitelem 139. squadrony. Za povšimnutí stojí sestřely na vzpěrách, maskot na pravém kulometu a malý zaoblený vrtulový kužel.
W. G. Barker sitting in his B 6313 shortly after becomming commander of 139th Squadron. Note victory marks on the strut.



William G. Barker



Barkerův Snipe po souboji 27. října 1918.
Sopwith Snipe of W. G. Barker ofter his fight on 27. 10. 1918.



Barker před Fokkerem D.VII v roce 1919.
Barker in front of an Fokker D.VII in 1919.

28. squadrony. Ten však rozhořčen okamžitě požádal o přeložení. A tak je dne 10. 4. 1918 povolán na výměnu za velitele letky 66. squadrony, který u „osmadvacítky" zaujímá jeho pozici.

Ani u nové jednotky si nevedl špatně ... 17. 4. sestřeluje Barker další Albatros D III (Oef). (Pravděpodobně stroj 153.152 pilotovaný Oblt. polním pilotem Michael Gassner-Nordon von Laudonem od Flik 42J). Na 24 sestřelů zvyšuje skóre sestřelem průzkumného stroje typu „C" 8. 5. 1918 nad Annone-Cessalto. 11. 5. se jeho další obětí stává Zgsf. polní pilot Slavko Gyurgyev od Flik 61J na letounu Albatros D III (Oef). 153.145, který byl zabit. (Barkerovi je tento sestřel sice připsán, ale rakouský letec podlehl v kolotoči souboje ještě se 3 dalšími Camely od 66. squadrony). Barker zvyšuje počet svých sestřelů o 9 dnů později, kdy vyřadil z boje dva Albatrosy D. V — tedy 26. a 27. vítězství. 21. 5. 1918 se jeho další obětí stává rakouský Lloyd typu „C", který sestřeluje severně nad Treviso. O dva dny později připisuje ke stávajícím své 29. vítězství — opět má navrch nad rakouským dvoumístným letounem. 24. května přibývají k jeho skóre další dva body. Nejprve v 10.45 sestřeluje jeden a v 10.50 druhý rakouský Albatros D III, a to v souboji mezi 66. squadronou RAF a rakouskou Flik 55J, během kterého byl mimo jiných sestřelen a zabit Offstv. Josef Kiss (pravděpodobně Lt. G. Birksem).

32. Barkerovo vítězství nese datum 3. 6. 1918. Po jeho zásazích se k zemi řítí dvoumístný Aviatik C. I. „Berg". 33. a 34. vítězství získává o šest dnů později sestřelením dvojice rakouských stíhacích letounů Aviatik D. I. „Berg" nad Levico. 21. 6. 1918 se po společné akci Barkerovy letky zřítil i Oblt. i. d. R. polní letec Friedrich Dechant od Flik 51J na Albatrosu D III (Oef) 153.188 (66. squadrona si v tomto boji nárokuje 3 sestřely — jeden z nich je připsán právě Barkerovi). 25. června Barkerovo skóre narůstá opět o další bod, když se po jeho zásazích řítí k zemi rakouský stíhací „Berg". Další „Berg" uniká do říše zapomnění 13. 7. 1918. Toho dne k němu přibude ještě Albatros III a stav Barkerovy tabulky sestřelů tak vykazuje již číslici 38.

V červenci 1918 vzniká ve Villaverla na italské frontě nová 139. squadrona RAF, vybavená vynikajícími letouny typu Bristol Fighter F 2B. Barker je jmenován jejím velitelem. Má však jedinou podmínku, a sice tu, aby si mohl ponechat svůj letoun Sopwith Camel B6313. Tento stroj a jeho pilot se do historie letounů typu Camel zapsali zlatým písmem. Barker na něm poprvé vzlétl 30. 9. 1917 a poslední let uskutečnil téměř na rok přesně — 29. 9. 1918. Společně nalétali 379 hodin a 25 minut (celkový nálet stroje činil 404 hodiny 10 minut), přičemž u 28. squadrony s ním Barker zaznamenal 22 sestřelů, u 66. squadrony 16 a u 139. squadrony 8 potvrzených sestřelů. Podtrženo a sečteno 46 sestřelů na jediném Camelu, čímž se stroj B6313 (tehdy již majora) W. G. Barkera stal nejúspěšnějším strojem svého typu v historii. (Barker dosáhl do uzavření příměří ještě 4 další ověřené sestřely, avšak na letounu Sopwith Snipe, ale nepředbíhejme . . .).

První a druhý z 8 ověřených sestřelů dosažených u 139. squadrony si Barker připsal na konto již 18. 7. 1918, sestřelením dvou rakouských dvoumístných letounů. (Sestřelů dosáhl ve spolupráci s Lt. G. T. C. Mayem od 66. squadrony, který tehdy letěl na Camelu D9414). Další dvojici sestřelů si připisuje 20. 7. 1918, kdy se mu daří srazit k zemi dva rakouské stíhací Albatrosy D III (Oef), z nichž stroj 253.17 byl pilotován Zgsf. polním pilotem Franzem Sommerem od jednotky Flik 63J, který byl zabit. Tedy 41. a 42. vítězství. O tři dny později jeho skóre opět narůstá. Nad oblastí Godega sestřeluje ve spolupráci s Bristolem F2B a jeho posádkou Lt. H. C. Waltere/Lt. C. T. Davies rakouský stíhací Aviatik D. I. „Berg" 138.16 pilotovaný polním pilotem Cgerichem od Flik 74J. Téhož dne byl Barkerovi udělen „proužek" i k jeho D. S. O. (viz výše).

Jeden z neobyčejných letů podnikl Barker v noci na 9. srpna 1918, kdy osobně doprovázel hluboko nad nepřátelské území italský bombardovací letoun Savoia-Pomilio S. P. 4, který tam vysadil svého agenta tajné služby. Za tento čin je Barkerovi 12. 9. 1918 udělena italská Medaglia d'Argento, neboli Stříbrná medaile za chrabrost v boji.

18. 9. dosahuje Barker tří sestřelů v jediném dni, čímž počet jím vyřazených strojů nepřítele roste na 46. Pilotem posledního z nich se stal Zgsf. Ludwig Thalerod od Flik 68J. Toto vítězství bylo zároveň posledním Barkerovým triumfem dosaženým na Camelu B6313. (V tomto období stál Barker již dávno na čele mezi všemi esy italské fronty, především pak rakouským G. Brumowskim a italským F. Baraccou).

2. 10. 1918 se pokusil Barker na památku demontovat palubní hodiny ze svého „velblouda". Avšak již následující den mu bylo nařízeno, aby je vrátil na původní místo — taková byla vděčnost jeho nadřízených . . . Nicméně si alespoň uschoval červeně natřeného plechového čertíka „dělajícího dlouhý nos", jehož vozil jako talisman na pravém kulometu svého stroje. (Ten se později opět objevuje i na kulometu jeho nového stroje Sopwith Snipe E8102, s nímž Barker létal na západní frontě).

Na západní frontu se Barker dostává po několikanásobně opakované vlastní žádosti z Letecké školy vyšší pilotáže v Hounslow, kde krátce působí jako její velitel po předchozím odvelení z italské fronty. Nicméně tento „opakovací kurs" je pro něho přínosem, neboť boj na frontě západní se přece jen lišil od soubojů na jihu Evropy.

Zařazen k 201. squadroně RAF v Baizeux ve Flandrech dosahuje již 27. 10. 1918 na svém Sniru 47. vzdušné vítězství sestřelením německého dvoumístného letounu Rumpler. Avšak než se stačí vzpamatovat, je napaden nad Marmalskými lesy 15 Fokkery D VII — nejvydařenějšími německými stíhačkami. Rázem se dostavují potíže. Jeden z Fokkerů pálí do Bakerova Sniru a zasahuje pilota do stehna. Barker je na okamžik otřesen, když vtom jej zasahuje další z Fokkerů do druhého stehna a předloktí. Nedává však svou kůži lacino, místo toho,

aby se pokusil o útěk (v jeho situaci by se takový manévr rovnal téměr jisté sebevraždě) přijímá tento nerovný boj, ve kterém se mu daří sestřelit 3 ze soupeřů v plamenech. Barkerovo skóre se zvyšuje na rovných 50 potvrzených sestřelů. I přes pilotovo zranění je tempo jeho Sniru neuvěřitelné. Barker využívá mírného zmatku v řadách překvapených nepřátel, potlačuje výškové kormidlo a uniká směrem k vlastním liniím. Následuje nouzové přistání — Barker již jen s vypětím zbylých sil svírá v rukou knipl svého letounu, vypíná zapalování motoru. Výsledkem tzv. přistání do terénu je lehká havárie rozstříleného stroje . . .

Ještě ne zcela vyléčen z ran utržených v posledním a nejtěžším souboji své válečné kariéry, je Barker 30. 11. 1918 dodatečně dekorován nejvyšším britským vyznamenáním VC „Victoria Cross“, které mu za prokázanou statečnost v posledním souboji vlastnoručně připjal král Georg V. Toto vyznamenání uzavírá řadu za MC, D. S. O., Croix de Guerre a Medaglia d'Argento.

V dubnu 1919 opouští Barker služby RAF a vrací se zpět do Kanady spolu s přítelem, rovněž kanadským stíhačem, Billym Bishopem (VC). Společně se věnují civilnímu letectví, jejich cesty se však brzy rozcházejí. Barker pak v letech 1920—1924 sloužil v nově založených CAF (Kanadských leteckých silách). Poté jistý čas obchoduje s tabákem.

V lednu 1930 se stal viceprezidentem společnosti Fairchild Aviation of Canada. Avšak smrt, jíž si uvykl hledět během války denně do očí, si jej našla 12. 3. 1930. Zastihla jej v troskách jednoho z Fairchildů, který toho dne předváděl na rockliffském letišti v Ottawě.

Za zmínku jistě stojí, že součástí sbírek Národního technického muzea v Ottawě je i opravený trup Barkerovy „sluky“ včetně originálního motoru a kulometů. Je to týž stroj, na němž major William George Barker prodělal svůj nejtěžší souboj.

Proměny letounu Sopwith Camel B6313 majora W. G. Barkera

Jak vyplývá z výše uvedených skutečností, Barker a jeho Camel B6313 spolu prožili opravdu mnoho. Během roku tento stroj změnil několikrát svou podobu. Nejnápadnějším vylepšením slavného „Velblouda“ byl odstraněný potah ve střední části nosné plochy na šířku obloukového vybrání v centroplánu a hloubku křídla, čímž se značně zlepšil stávající výhled pilota, omezený pouze úzkým obdélníkovým průhledem a obloukovým vybráním ve středu křídla od výrobce. (Pokud je známo, s touto úpravou centroplánu přišel Barker až u 139. squadrony.)

Další, na první pohled nápadnou změnou od továrního kusu (Barkerův letoun spadal do série Camelů B6201—B6450, vyrobených mateřskou firmou Sopwith Aviation Co Lid) byly 4 podlouhlé, symetricky rozdělené vstupní otvory na čele motorového krytu rotačního motoru typu Clerget, umožňující lepší chladící účinky vzduchu.

Zvláštností č. 3 Barkerova stroje byla i ta skutečnost, že jeho pilot zavrhl osvědčený, standardně montovaný teleskopický zaměřovač Aldis. Místo něho používal dvě přímá ocelová mířidla, uchycená u ústí hlavně a závěru levého, z dvojice kulometů Vickers. Zadní mířidlo bylo přesně uprostřed opatřeno „V“ zářezem, kryjícím se pak s muškou u ústí hlavně podobně jako u běžné pušky.

To jsou tedy hlavní známé odlišnosti Barkerova stroje od série firemních letounů. Avšak jeho aparát doznal během své služby i několika níže popsaných změn markingu.

U 28. squadrony létal stroj majora Barkera na horních a bočních plochách v kamufláži označované jako PC 10, spodní plochy pak zůstaly v barvě plátna. Rovněž prstenec motorového krytu a plechové panely za ním zůstaly v barvě materiálu. Stroj nesl typické označení perutě — tj. bílý čtverec umístěný v zadní části trupu (na obou jeho bocích). Toto označení se u Barkerova a některých dalších letounů „osmadvacítky“ objevilo navíc ještě na horní nosné ploše, přibližně uprostřed její pravé poloviny. Barkerův Camel nesl rovněž na obou bocích trupu ještě velkou bílou číslici „1“ a nad ní situované malé „c“ (1[c] — letoun č. 1 od letky C). Velká bílá jednička se pak ještě nacházela přibližně ve středu levé poloviny horní nosné plochy. Bílé zbarvení popisovaného letounu bylo dále aplikováno na plátnem potažené středy podvozkových kol a malý, špičatý kužel, uchycený na náboji vrtulové hřídele. (Barevné schéma ještě nezachycuje bílé disky kol.) Stroj nesl na zadních mezikřídelních vzpěrách velitelské stužky. Ukotvení ukazuje obrázek.

Během Barkerovy služby u 66. squadrony nesl jeho stroj standardní označení této peruti, sestávající ze dvou bílých pruhů, z nichž pruh umístěný blíže ocasním plochám byl vodorovný, zatímco druhý, blíže směru letu byl situován v poloze svislé. Některé stroje této jednotky nesly navíc na obou bocích trupu velké bílé písmeno, avšak zda se takové označení nacházelo i na stroji W. G. Barkera, není známo. Bohužel se z působení stroje B6313 u 66. perutě nedochoval žádný snímek, podle kterého by se dala rekonstruovat jeho podoba použitelná pro modeláře.

Po Barkerově převelení ke 139. squadroně doznal jeho letoun dalších, kitařsky přitažlivých změn. Původní označení peruti č. 139 sestávalo ze dvou bílých, rovnoběžných a asi 8 cm širokých pruhů obepínajících konec trupu. Záhy však bylo na Barkerově stroji možno spatřit již celkem čtyři takové pruhy, střídající se s pruhy černými (viz foto). Navíc se na jeho letounu objevuje osobní marking v podobě rudého srdce protnutého bílým šípem, které situoval po obou stranách kýlovky. I tato insignie doznala časem jisté změny, když šíp původně orientovaný při pohledu na levou stranu kýlovky směřoval z levé horní poloviny srdce do pravé spodní — později tomu bylo přesně naopak. Změnila se i poloha srdce. O Barkerově talismanu — červeném plechovém čertíku, se článek již zmiňuje výše, snad jen tolik, že se s ním setkáváme až na snímcích pořízených u „stotřicetdevítky“.

A nyní ke zbarvení stroje samého. Horní a boční plochy kryla barva PC 10. Motorový kryt, plechové panely přídě a překližkové části trupu černé, jakož i kýlovka s namalovaným srdcem. Kokardy standardní,



Lt. Col. William G. Barker v den udělení „Victoria Cross“ v Buckinghamském paláci.

dokonce i na světlém plátně spodních ploch stroje lemovány bíle. Malý vrtulový kuželík, citovaný již výše, nesl rudý nátěr. Všechny vzpěry v barvě PC 10, jakož i plátnem kryté středy kol.

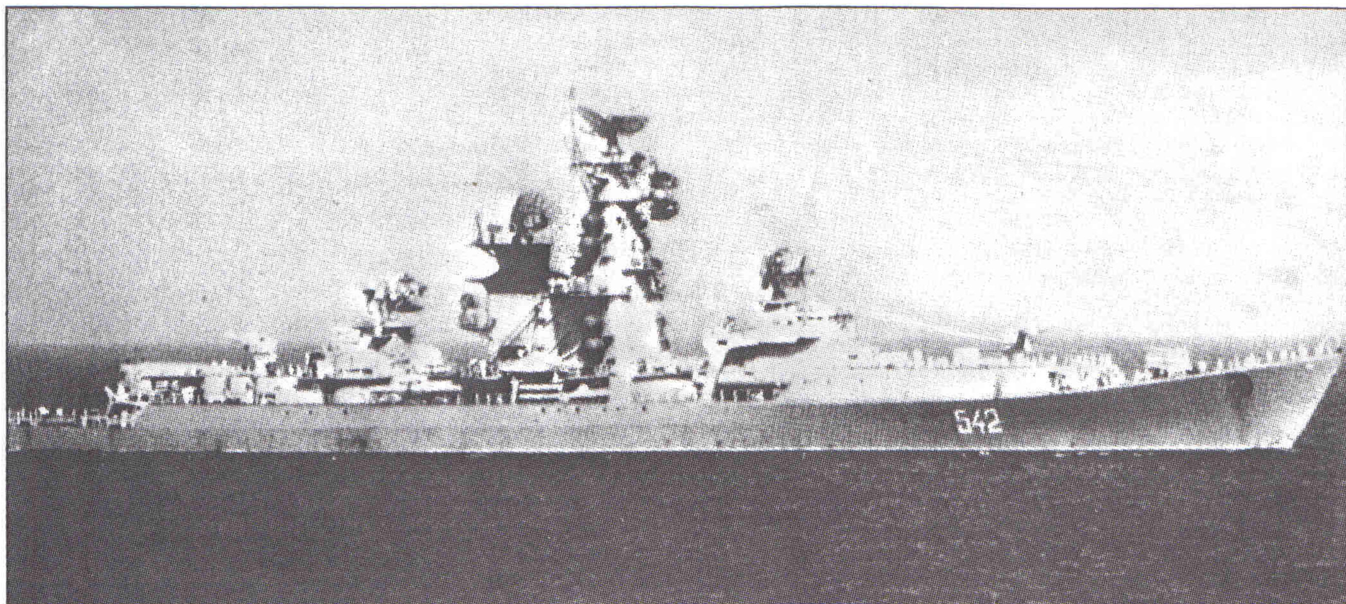
Jeden z Barkerových mužů o něm později mimo jiné řekl: „Měl prostě rád šou . . .“ A to se částečně odrazilo nejen na zbarvení jeho Camelu, který byl záhy opatřen dalšími třemi pruhy bílé barvy, střídající se s pruhy černými, ale i na všech dalších letounech 139. perutě vybavené stroji F 2B — Bristol Fighter, jejichž původní dva bílé pruhy se na Barkerův popud „rozrostly“ až na 12 těchto, opět v kombinaci s černými pruhy.

Další, již citovanou změnou se stal motorový prstenec se čtyřmi vstupními otvory vzduchu, který byl ponechán však již v barvě materiálu, stejně jako plechové panely za ním.

Barkerův stroj byl navíc opatřen záznamy o sestřelených soupeřích formou bílých vodorovných proužků na náběžných hranách obou předních mezikřídelních vzpěr, což nebylo obvyklým zvykem letců v 1. světové válce. (Pochopitelně, že se na obou stranách fronty podobná označení vyskytla, avšak ve zcela zanedbatelném počtu). Fotografie zachycuje Barkerův letoun se 37 záznamy o sestřeleném nepříteli, ačkoli v době, ze které pochází snímek, jich měl na kontě prokazatelně více. Tuto nesrovnalost se zatím nepodařilo rozluštit ani „domácím“ britským badatelům.

Použitá literatura:

Above the Trenches A complete Record of the Fighter Aces and Unite of the British Empire Air Forces 1915—1920
Sopwith Camel — King of Combat
Die Albatros (Oeffag) — Jagdflugzeuge der k. u. Luftfahrtruppen
Mach 1 I/9 1978: un asso Venuto dal Canada
Sky Fighters of WWI; a Fawcett HOW-TO book 484
Cross & Cockade VIII/3 1967
Samoloty mys'liwskie pierwszej wojny s'wiatowej
Sopwith fighters in action



Raketové křižníky třídy Kresta

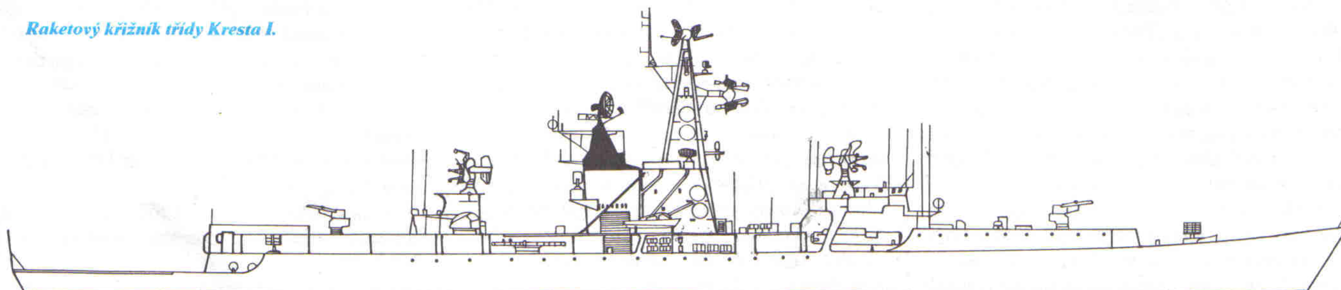
Ivo Pejčoch

Sovětský svaz byl po druhé světové válce zcela zbídačen, připraven o desítky miliónů mrtvých hlavně produktivního věku, s většinou průmyslu zaběhnutou na válečnou výrobu. V době, kdy se měly všechny síly vrhnout na obnovení zdrojů a zlepšení ekonomické situace, despotický diktátor Stalin nepřestával snít o výbojích a totálním vítězství světového komunismu. Především díky politickým aktivitám krutého generalissima byl svět uvržen do desetiletí studené války, projevující se druhotně plýtváním obrovskými sumami na zbrojní výrobu v řadě zemí světa. Jak víme, ke zlepšení nedošlo ani za Stalinových nástupců a sovětští stratégové se snažili po celá destiletí vyrovnat americkou technickou převahu ve vojenské oblasti. Zbrojní závody pochopitelně probíhaly i v oblasti válečného námořnictva, kterému v SSSR po třicet let od roku 1956 vládl železnou rukou admirál Sergej Gorškov. Byl zastáncem strategie rozsáhlých oceánských operací. Právě pod jeho velením se stala flota SSSR druhou nejsilnější na světě po USA. Sovětský vojenskoprůmyslový komplex nebyl schopen postavit nejmocnější hladinové lodě, totiž letadlové, tak se admiralita snažila získat navrch alespoň v křižnících. Za svou čtyřicetiletou existenci jich SSSR postavil skutečně úctyhodné množství, ale na straně USA stála (vedle kvantity) dokonalejší elektronika a výkonnější zbrojní systémy. Z let druhé světové války zůstalo šest zastarávajících těžkých křižníků třídy Kirov a po jejím ukončení byly postupně dostavovány lehké křižníky třídy Čapajev (zahájené již ve válečných letech). Prvními poválečnými křižníky byla rozsáhlá třída Sverdlov, za Stalina se plánovalo postavení celkem čtyřiadvaceti těchto lehkých křižníků, po jeho smrti došlo brzy k zastavení celého programu a lodí dokončili jen čtrnáct. Historie ukázala, že celý program byl značně pochybený, v době, kdy plavidla vstupovala do služby, začínalo být zřejmé, že budoucnost mají lodi vybavené reaktivními bojovými systémy a že kolosům, z jejichž věží se ježily hlavně námořních děl, je pomalu odzvoněno.

Gorškovovo velení situaci pochopilo a přistoupilo k programu výstavby principiálně nových plavidel. Vyvíjené reaktivní systémy byly v praxi ověřeny na palubách vybraných starších lodí a v letech 1962—1965 byly dostavěny čtyři nové křižníky, označované na Západě jako třída Kynda, jejichž nejmocnější zbraně představovalo osm odpalovacích zařízení protiletadlových střel SS-N-3, došlo i k instalaci protiletadlových raketových střel SA-N-1 a tehdy nových raketových vrhačů hlubinných bomb RBU 6000. Přes různé provozní potíže, publikované v západním tisku, jsou tři z těchto křižníků vedeny v seznamu ruského loďstva ještě dnes.

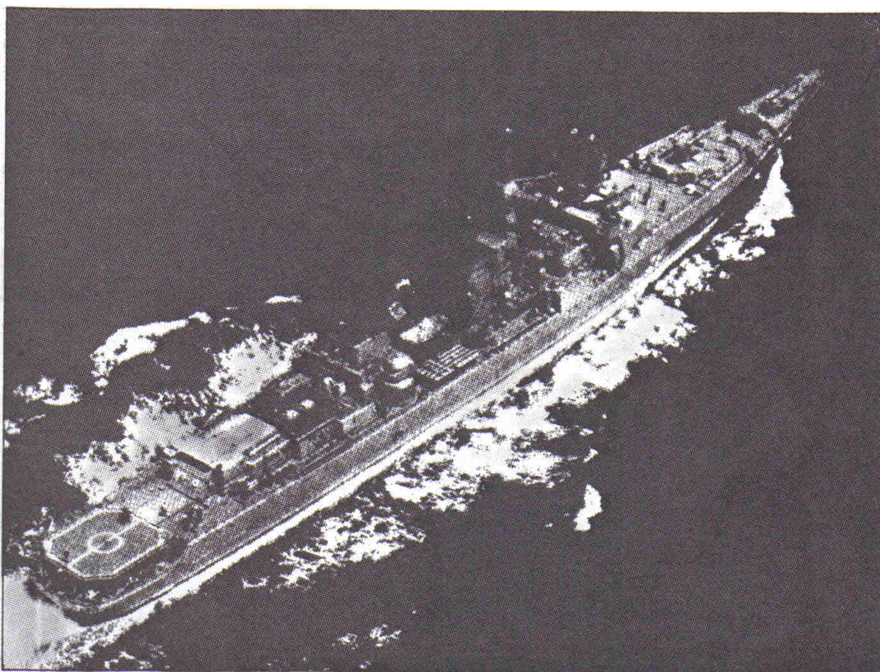
Dalším krokem sovětského velení byla objednávka na rozsáhlou třídu raketových křižníků, označovaných v zahraničí Kresta. Jde vlastně o třídy dvě, Kresta I a Kresta II. Kresta I. zahrnovala čtyři plavidla, z nichž Viceadmiral Drozd byl stavěn od roku 1965, spustili jej na vodu 1966 a roku 1967 byl dokončen. Jeho sestrami se staly Sevastopol (1965, 1966, 1967), Admiral Zozulja (1964, 1966, 1968) a Vladivostok (1965, 1966, 1968). Šlo o rozměrnější plavidla než předešlý typ s jediným mohutným kompaktním stěžněm pyramidového tvaru nesoucím antény elektronických systémů. Výzbroj opět tvoří nadzvukové letounové střely SS-N-3 Shadock, pro něž se na palubě nachází dvě dvojitá odpalovací zařízení, pro něž loď veze čtyři SS-N-3. Jejich dolet bývá udáván přibližně 315 km. K navádění na cíl napomáhá vrtulník Kamov Ka 25 B, startující z plošiny na zádi. Dalším raketovým systémem je SA-N-1 Goa, sloužící k boji se vzdušnými cíli do vzdálenosti 30 km. Pro dvě dvojitá zařízení se na palubě nachází celkem 44 raket SA-N-1. Hlavňové zbraně zastupují dva dvouhlavňové kanóny ráže 57 mm, je-

Raketový křižník třídy Kresta I.



jichž věže jsou instalovány symetricky u krajů nástavby. Na přídi jsou vedle sebe namontovány dva dvanáctihlavňové automaticky nabíjené vrhače raketových hlubinných bomb RBU 6000 o dostřelu 6 km. Křižník dále nese dva vrhače RBU 1000 o dostřelu 1 km. Každá protiponorková hlubinná bomba nese klasickou trhavinu o hmotnosti 55 kg. Výzbroj doplňují dva pětihlavňové torpédomety ráže 533 mm. U křižníku Viceadmiral Drozd byly navíc v pozdější době instalovány čtyři rotační šestihlavňové kanóny ráže 30 mm, určené k boji s blízkými vzdušnými cíli. Podle některých zpráv se koncem sedmdesátých let uvažovalo o náhradě střel SS-N-3 protiponorkovým systémem SS-N-14, ale nakonec z projektu sešlo. Lodě jsou dlouhé celkem 156 m, největší šířka dosahuje 17 m a ponor 6 m. Standardní výtlak je udáván hodnotou 6 000 tun a plný bojový 7 500 tun. Jejich pohon zajišťovaly dvě turbíny a čtyři vysokotlaké kotle o celkovém výkonu 100 000 koňských sil, s nímž dosahovaly výkonu 34 uzlů. Zásoba 1 150 tun paliva umožňovala při rychlosti 32 uzlů doplout na vzdálenost 2 400 námořních mil a při ekonomické rychlosti 14 uzlů dosahoval akční radius 10 500 námořních mil. Posádku tvořilo 380 mužů. Elektronické spojovací, navigační a radiolokační systémy nelze na tomto rozsahu pro jejich obsáhlost a množství popsat. Tři křižníky ruská flota vyškrtla během roku 1991, Admiral Zozulja byl ve stavu námořních sil uváděn i v následujícím roce.

Třída Kresta II představuje modifikovaný typ jiného určení. Je nejpočetnější třídou sovětských křižníků, zahrnuje plných deset plavidel. Patří sem Kronštadt, jenž měl založen kýl roku 1966, spustili jej na vodu 1967 a dokončili 1970. Následovaly Admiral Izakov (1967, 1968, 1971), Admiral Nachimov (1968, 1969, 1972), Admiral Makarov (1969, 1970, 1973), Maršal Vorošilov (1970, 1971, 1973), Admiral Okťabrskij (1970, 1972, 1974), Admiral Isašenko (1971, 1973, 1975), Maršal Timošenko (1972, 1974, 1976), Vasilij Čapajev (1973, 1975, 1977) a Admiral Jumašov (1974, 1976, 1978). Oproti modelu Kresta I je trup prodloužen o 3 m na 158,8 m, šířka i ponor zůstaly nezměněny, stejně jako pohonný systém a veškeré jeho parametry. Shodný je i počet členů posádky. Křižníky typu Kresta II mají nové úkoly, totiž především boj proti ponorkám. Popud k jejich stavbě daly rozsáhlé programy vývoje a výstavby amerických raketonosných ponorek, proti nimž Sověti potřebovali najít obranu. Střely SS-N-3 ustoupily dvěma čtyřnásobným odpalovacím zařízením raketových torpéd SS-N-14 o doletu 46 km. Protiponorkové zbraně zastupují opět i dva vrhače RBU 6000 a dva RBU 1000. Stejný počet je torpédometů. Protiletecké střely jsou novějšího typu SA-N-3 Goblet, pro něž jsou instalována dvě dvojitá odpalovací zařízení, na lodi je umístěno celkem 44 raket typu SA-N-3, jejichž modernizovaná verze má dolet 55 km a dostup 25 km. Je schopna nést 150 kg nálož konvenční trhaviny, popřípadě údajně i jadernou bojovou hlavici o účinnosti 2,5 kt TNT. I zde jsou použity dvě dvouhlavňové věže kanónů ráže 57 mm, doplňují je čtyři rychlopalné rotační šestihlavňové kanóny ráže 30 mm. Vrtulník Ka-25 B pro navádění střel s dlouhým doletem byl nahrazen verzí Ka-25 A určenou k protiponorkovému boji. Novým úkolům pochopitelně odpovídá i modifikovaná elektronická výbava, zahrnující vyhledávací systémy pro palebné prostředky i sonary k zachycení podhladinových dílů. Západní zdroje udávají, že dokonce Admiral Makarov patří k těm nemnoha sovětským válečným lodím, které si po ukončení druhé světové války „na ostro vystřelily". Ve dnech 11.—12. února 1976 několikrát vypálil na přístavy Lobito a Benguela v souvislosti s občanskou válkou v Angole. Všech deset křižníků slouží dodnes v řadách sovětské floty, ovšem Maršal Vorošilov již pod jménem Chabarovsk, pochopitelně z politických důvodů.


Křižník Admiral Makarov na fotografii z roku 1971.

Základní údaje	**Kresta I/Kresta II**
délka	156/158,8 m
šířka	17 m
ponor	6 m
standardní výtlak	6 000 t
plný bojový výtlak	7 500 t
rychlost	34 uzlů
výkon strojů	100 000 koňských sil
posádka	380 můžů

Prameny

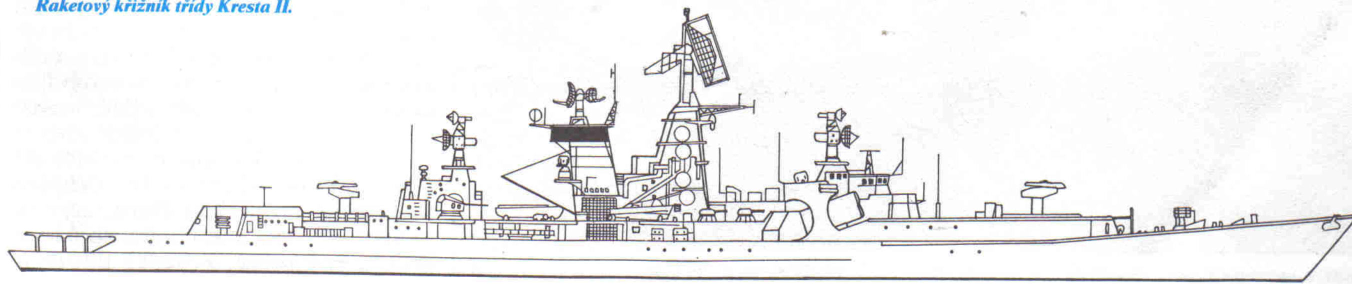
Conways All the worlds Fighting Ships 1947—1982

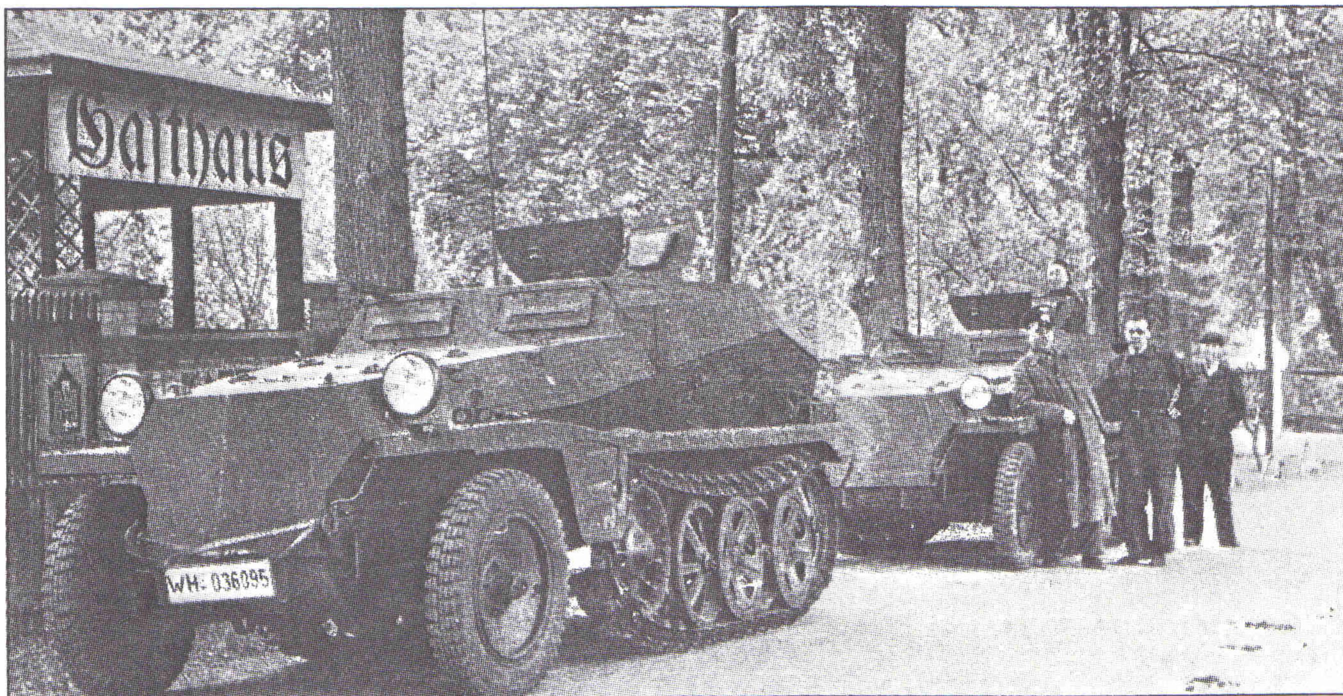
J. Jordan: Modern Soviet Navy
Weyers 1990/1991/1992

Kroulík—Růžička: Vojenské rakety

Warship, Wojenne okrety, Morze, Warship International, Sea Classics

Raketový křižník třídy Kresta II.





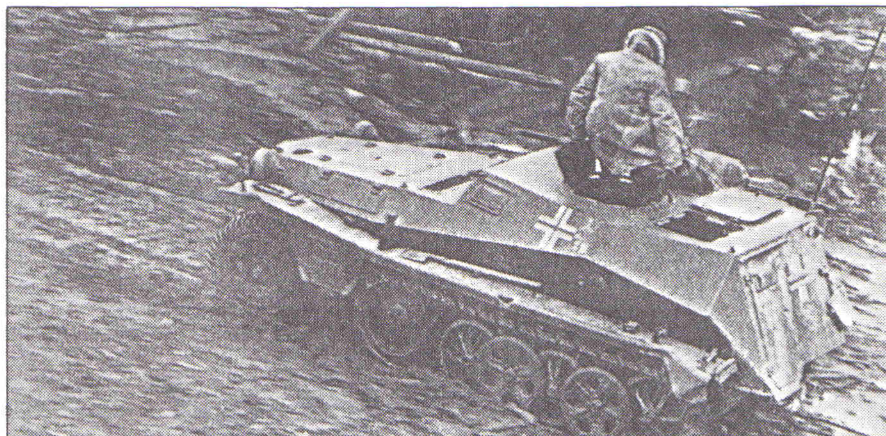
Lehké průzkumné vozidlo SdKfz 253

Ivo Pejčoch

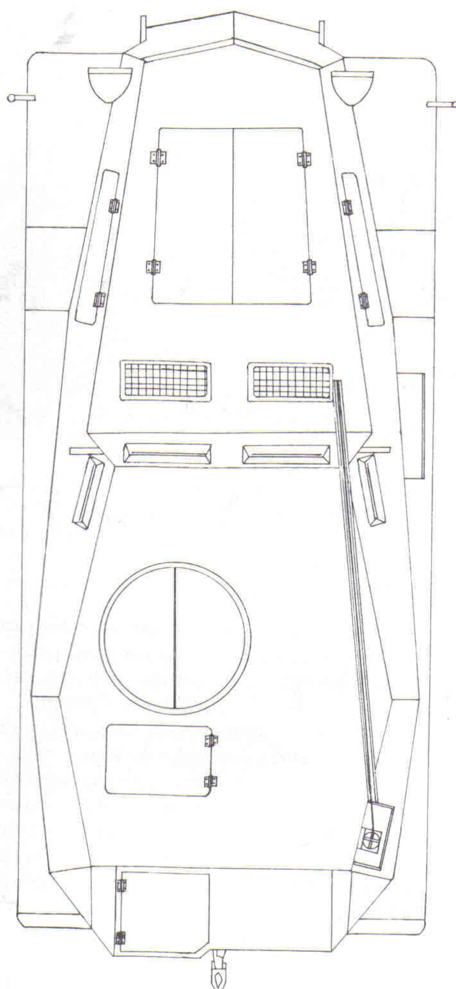
Jak známo, pozemní operace lze vést úspěšně pouze s dokonalou znalostí síly protivníka, jeho postavení, výzbroje, směrů pohybu a dalších taktických údajů. V průběhu staletí byl s rozvojem válečného umění kladen stále větší důraz na operační průzkum, zajišťující získání údajů o nepřítelově vojsku. S nástupem vzdušných prostředků, zprvu balónů, později vzducholodí a konečně letectva bylo pochopitelně mnoho průzkumných úkolů přesunuto na ně, ale význam pozemních zvědných akcí je nepopiratelný a průzkum v dohledu nepřítelových sil nezastupitelný. S rozvojem tankové a obrněné pozemní techniky vyvstala po první světové válce potřeba dodávat těmto vozidlům v boji rychle nutná data, potřebná pro efektivní vedení jejich bojové činnosti. Celkem logicky došli konstruktéři většiny zemí k názoru, že bude účelné pro tyto služby vyrobit pancéřová průzkumná vozidla, vyrovnávající se svou pasívní ochranou a výkony tankům, popřípadě obrněným automobilům. Rozkvět popisovaných vozidel se odehrával zejména v Německu v období druhé světové války, rozkvět ani ne tak kvantitativní jako košatý množstvím typů. Průzkumné verze existovaly prakticky od všech německých tanků včetně původně naší Pragy LT 38, i od polopásových obrněných transportérů. Dnes se seznámíme s typem, který stojí sice poněkud na okraji zájmu historiků vzhledem k nevelkému počtu vyrobených kusů a omezenému rozsahu nasazení, ale je zajímavý pro milovníky bojové techniky Třetí říše a zejména plastikové modeláře. Stavitel kitů zde nalézá možnost rozšířit svou sbírku o nikým nevyráběný, a přesto vcelku atraktivní typ pomocí nepříliš složité konverze.

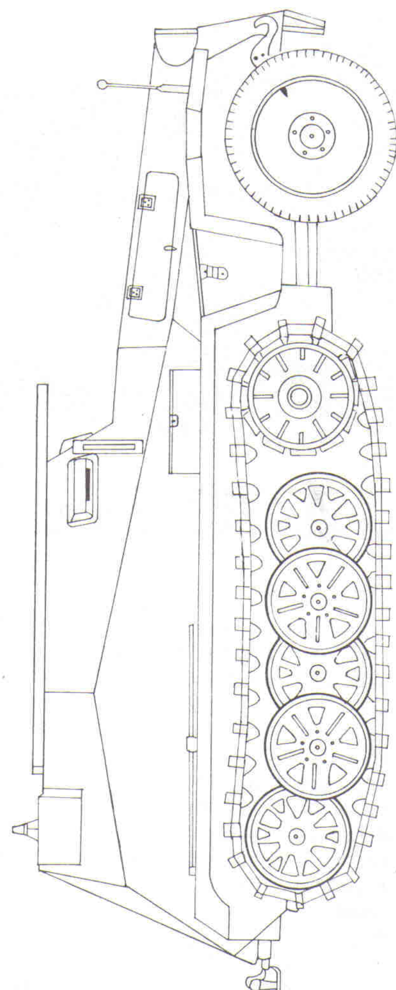
Požadavky na vznik lehce pancéřovaného průzkumného vozidla s dostatečnou průchodností terénem vyšly z řad velitelů tankových jednotek, kteří požadovali stroj, schopný spolupracovat zejména s novými „útočnými děly", samohybnými děly Sturmgeschütz III.

Řešení bylo nasnadě, použít jako základ některé z již vyráběných bojových vozidel, výhodu představovalo značné urychlení projekčních prací a náběhu výroby. Tyto faktory samozřejmě příznivě ovlivňovaly i konečnou cenu sériových výrobků. Za základ nového stroje byl vzat známý rozšířený lehký polopásový transportér SdKfz 250, stavěný v poměrně velkém množství a v řadě variant. Změnu oproti původnímu vozu představovalo zejména uzavření bojového prostoru vozu shora pancéřovým plechem, což podstatně zvyšovalo šance posádky na přežití v boji, riziko jejich zasažení v otevřeném prostoru např. odraženou kulkou či střepinou bylo značně sníženo. V takto vzniklém stropu byly vytvořeny dva vstupní a výstupní otvory, zadní obdélníkový, uzavíraný jednodílným překrytem, přední kruhový. Ten uzavíral dvojdílný poklop, s možností otáčení kolem středu vstupního otvoru. Toto řešení mimo jiné, umožňovalo volnou střelbu z jediné zbraně některých vozidel, kulometu MG 34 ráže 7,92 mm. Kulomet byl uchycen ve štítě jednoduchého tvaru, kerý se pohyboval okolo předního poklopu po kruhové dráze. Posádka tím měla


SdKfz, náležející 1. pancéřové divizi, během útoku na Sovětský svaz (Bundesarchiv).

umožněn takřka 360° obstřel vozu, palba nemohla být vedena pouze vzad, kde by oběžnému uchycení vadil zadní poklop. Fotografie však dokazují, že značná část vozidel SdKfz 253 (jak znělo jejich vojenské označení) kulomet ani odpovídající kruhové lože nenesla. U těchto SdKfz tvořily jedinou výzbroj osobní zbraně posádky. Z předního poklopu bylo možno vysunout výkonný dělostřelecký binokulární dalekohled. Na čele nástavby byly instalovány dva pancéřové průzory pro řidiče a velitele, dva další se nacházely na pravém a levém boku korby. Zadní stěna měla ve své levé části rozměrné jednodílné dveře do bojového prostoru. Na levém boku vozu (při pohledu zepředu) byl v úrovni střechy přichycen plechový hranatý „kastlík“ kryjící chyt rozměrné antény. Ta měla výšku rovněž 2 metry a při přesunu ji posádka uvolnila a sklopila vpřed, kde odpočívala v profilu tvaru U, chránícím ji před poškozením. Vzhledem k délce antény ochranný U-kryt přesahoval přes přední hranu stropu. Pod maskou vozidla vyčnívaly dva háky, zadní část SdKfz 253 nesla jeden vlečný hák. Posádku polopásového průzkumného vozidla tvořili čtyři muži, mající k dispozici několik spojovacích aparatur. Jednalo se o dva přijímače VKV, vysílačku o výkonu 10 W a další přenosnou vysílačku (přijímač). Všechny jmenované aparatury byly umístěny v interiéru bojového prostoru. Osvětlení vozovky či terénu za snížené viditelnosti zajišťovaly dva běžné 300 wattové reflektory automobilního typu, připevněné na přední části blatníků.





M 1 : 35

Pohon obstarával šestiválcový vodou chlazený benzínový motor Maybach HL 42 TRKM o výkonu 100 koňských sil při 2 880 otáčkách za minutu. Chlazen byl pomocí vodní pumpy. Motor měl karburátor Solex 40 IFF II. Zdrojem elektrické energie byla baterie o napětí 12 voltů a kapacitě 75 amperhodin. Přenos energie od pohonné jednotky zabezpečovala poloautomatická převodovka Maybach Variorex SRG 102128 se sedmi stupni vpřed a třemi vzad. Řízení bylo šnekového typu. Čelní pancíř měl největší tloušťku 10 mm, boky a zadní část 8 mm, strop 6 mm. Oproti typu SdKfz 250 mírně vzrostla hmotnost na 5 730 kg. Rychlost na vozovce dosahovala až 65 km za hodinu, za rychlosti 40 km/hod. dovolovala vezená zásoba PHM dojezd 350 km při spotřebě 40 l/100 km. V terénu pak dojel průzkumný vůz na vzdálenost 200 km za průměrné spotřeby 70 l/100 km, při stejné průměrné rychlosti 40 km/hod. Pásová část podvozku měla pět pojezdových kol, z nichž druhé a čtvrté bylo dělené a ostatní tři kola zasahovala mezi jejich poloviny. Pásy sestávaly z 38 článků s gumovými „polštářky“. První kus opustil výrobní závod firmy Wegmann v Kasselu v březnu 1940, následující produkce dala v dubnu 9 exemplářů, v květnu 10, v červnu 5, v srpnu 10, v říjnu 31 a v listopadu 19. Výroba pokračovala ještě během první poloviny roku 1941. V lednu vzniká 50 vozů, v únoru 40, rovněž tak v březnu a dubnu jich opouští továrnu 30, v květnu 39 a v červnu poslední jeden SdKfz 253. Do skončení sériové produkce jich bylo postaveno celkem 285. Po zastavení jejich programu byly stavěny jiné průzkumné varianty vozidla SdKfz 250.

Popisované stroje byly nasazeny k účelům, pro jaké je sestrojili, především skutečně u jednotek samohybných děl Sturmgeschütz III. V jejich rámci sloužily zhruba do poloviny války, po roce 1943 byl výskyt nemnohých kusů již jen ojedinělý. Zasloužily se na tom bojové i provozní ztráty, opotřebovanost po dvou až třech letech války atd. Žádná modelářská firma nemá tento zajímavý bojový polopásový vůz ve svém výrobním programu a nevyráběl se ani nikdy v minulosti. Konverzní sety z polyuretanu, občas se nacházející v nabídkách zahraničních obchodů jsou přes pouhých několik dílů tak drahé, že nemá smysl o nich uvažovat. Nabízí se ale poměrně snadná a bezproblémová přestavba klasického stříkaného kitu SdKfz 250 buď v měřítku 1 : 72, nebo 1 : 35. Právě druhá skýtá velmi dobrý kit japonské firmy Tamyia, buď ve verzi SdKfz 250/1 či 250/9. Největší díl práce na konverzi zabere výroba střechy bojového prostoru a jejich poklopů. Detaily bude nejlepší ztvárnit podle fotografie konkrétního stroje, protože např. určitý počer SdKfz 253 nesl na levém předním blatníku v pozdějších fázích války reflektor NOTEK.

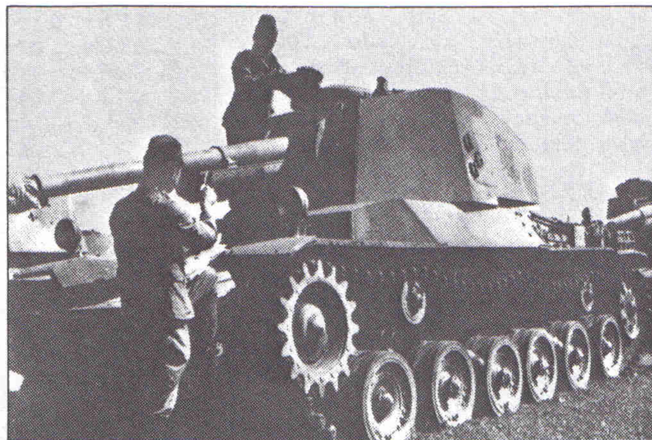
Základní údaje:

délka	4,56 m
šířka	1,95 m
výška	1,66 m
bojová hmotnost	5 730 kg
výkon motoru	100 koňských sil
rychlost na komunikaci	65 km/hod.
dojezd na komunikaci	350 km
dojezd v terénu	200 km
posádka	4 muži

Literatura:

W. Spielberger: Sturmgeschütze
W. Spielberger: Die Halbkettenfahrzeuge des Deutschen Heeres 1905—1945
W. Oswald: Kraftfahrzeuge und Panzer der Reichswehr, Wehrmacht und Bundeswehr
S. Zaloga: Ostfront





Japonské tanky do roku 1945

Josef Novotný

Posledním typem tanku, kterému se podařilo dostat do výroby, byl střední útočný tank 2604 typ 4 Chi-to (Shu Sensha 2604 Gata 4 Chi-to), vyzkoušený na konci roku 1944. Jeho litá korba i věž měly tloušťku až 75 mm, čímž odolávaly dosud používaným protitankovým prostředkům Spojenců. Hmotnost tím stoupla na 30 tun, což znamenalo instalaci nového výkonného motoru, měl-li si tank zachovat potřebné bojové parametry. Otázku vyřešil 12válcový vzduchem chlazený vznětový Mitsubishi HO-400 o výkonu 296 kW (400 k). Ten udělil tanku rychlost až 45 $km.h^{-1}$ a dojezd 250 km, neboť měl poměrně nízkou spotřebu paliva. Novinkou byl také nový kanón typ 4 ráže 75 mm s úsťovou rychlostí 850 m/sec. Dále měl tank lafetovány dva kulomety typ 97 ráže 7,7 mm, z nichž jeden bylo možno umístit na věži a používat jej jako protiletecký. Tanků bylo vyrobeno pouze 40 kusů, což tvořilo plnou třetinu v té době vyrobených tanků. Zůstal začleněn v 1. tankové divizi, mající štáb v Tochigi severně od Tokia, jako obrana hlavního města.

Koncern Mitsubishi vyrobil v roce 1945 ještě prototyp středního tanku 2605 typ 5 Chi-ri. Měl samozřejmě již litou korbu i věž s tloušťkou pancíře až 75 mm. Hmotnost tím stoupla na 37 tun, což si vyžádalo novou konstrukci podvozku. Ten měl při zvětšené délce tanku osm pojezdových kol a širší pásy. Protože v Japonsku neexistoval v té době dostatečně výkonný motor, byl do tanku použit licenční německý motor BMW. Šlo o kapalinou chlazený V motor, označený jako Mitsubishi HO-2000TK dávající 404,4 kW (550 k). Tento výkon pak umožňoval tanku rychlost 45 $km.h^{-1}$. V přední části byl lafetován kanón typ 11Kai ráže 37 mm spřažený s kulometem typ 97 ráže 7,7 mm. Ve věži je pak lafetován kanón typ 4 ráže 75 mm se spřaženým kulometem typ 97 ráže 7,7 mm. Tank tím vycházel z předválečné koncepce, kde se tank považoval i za výkonný dělostřelecký subjekt, doplňující klasické dělostřelectvo. Zkoušky byly zahájeny v červenci 1945, ale dokončili je Američané ve svém Army Ordance Test Centr. Výsledky zkoušek ukázaly, že tank by byl vážným nebezpečím pro spojenecké protějšky. A to jak svojí palebnou mohutností, při zachování pohyblivosti, tak i silou a kvalitou svého pancéřování.

Tímto typem tanku končí výčet základní tankové techniky Japonska do konce válečných let. Japonské tanky v druhé světové válce měly střední kvalitu výkonů i bojových vlastností. Pro spojence tudíž nebyly tak vážným nebezpečím, neboť i po stránce taktické japonské velení zaostávalo za pojetím Spojenců. Také počty vyrobených kusů zdaleka nedostačovaly potřebám fronty. V roce 1936 vyrobil japonský průmysl ročně 400 tanků, v roce 1939 již 1 050 tanků, v roce 1942 plných 1 290 tanků. Po tomto roce produkce začala klesat. 1943 jen 1 108 kusů, 1944 pouze 295 kusů a v roce 1945 dokonce pouze 145 kusů. Pokles výroby po roce 1942 je důsledkem rozhodnutí generálního štábu ozbrojených sil, který vydává rozkaz o přednostní výrobě obranných prostředků proti spojeneckému bombardování tzn. stíhacích letadel a protileteckých kanónů a kulometů. Takže přísun finančních prostředků se silně omezil. Proto také vývoj nových typů tankové techniky si koncern Mitsubishi hradil sám ze svých prostředků. Dalším důvodem prudce klesající výroby japonských tanků byla skutečnost, že spojenecké bombardování čtyřmotorovými B-29 zahánělo výrobu do podzemí a do malých dílniček na okraji měst. A to samozřejmě komplikovalo a zpomalovalo celý výrobně-montážní proces. Celkem dodal japonský průmysl v letech 1931—45 armádě a námořnictvu téměř 10 000 tanků a vyzkoušel na 300 prototypů.

2.1. Takticko-organizační vývoj tankových vojsk

Po stránce taktické Japonsko neopustilo koncepci, která byla platná v období krátce po I. světové válce. Tanky byly tedy používány především jako doprovod pěchoty s cílem narušení nepřátelské obrany, aby je pěchota mohla snaději dobýt. Jejich zkušenosti z Mandžuska a Číny je v této strategii utvrdily. Tam totiž tato taktika měla poměrně dobrý úspěch, neboť protivník nedisponoval ani silnými tankovými jednotkami, ani účinnými protitankovými zbraněmi. Proto také Japonci zůstali u lehkých a středních tanků, které se osvědčily nejenom v boji, ale i v příslušném terénu.

Vycházeje z této taktiky, byly tankové jednotky členěny stejně jako pěchota. Až do roku 1932 byl nejvyšší jednotkou tankový prapor (senshá daítai), mající 36 tanků, rozdělených do tří tankových rot (senshá chútai) Tr, každá mající tři tankové čety (senshá shótai) Tč, které měly po třech tancích každá. U Tp byla ještě přidělena velitelská četa. typem tanku byl typ 89A/B Chi-ro. V roce 1932 dochází k organizační změně, neboť se rozšiřuje tanková základna. Nejvyšší tankovou jednotkou je tankový pluk (senshá rentai) Tpl mající již 56 tanků ve třech Tr, každá pak tři Tč. Velitelské čety jsou již u každé Tr a navíc je štábní četa. Z těchto tanků je 29 tanků středních typ 89B Chi-ro a 27 tanků lehkých typ 94TK, neboli tanketek.

Změnu v organizaci přináší v roce 1940 Jamašitova mise z Německa, kam byl vyslán k získání zkušeností. Jednak se mění vnitřní struktura Tpl, kde se objevují i podpůrné útvary, jako je autorota, muniční a zásobovací rota, baterie protitankových kanónů a prapor pěchoty. Celkem má v této podobě Tpl střední tanky typ 97 Chi-ha v počtu 37 kusů, 20 kusů lehkých tanků typ 95 Kyugo, jednadevadesát automobilů jak pro zásobování pohonnými hmotami a municí, tak pro přepravu pěchoty. Jde většinou o třínápravový Nissan typ 94 a 98, organizačně rozčleněných do dvou autorot. Dále je v sestavě baterie protitankových kanónů typ 94 ráže 37 mm v počtu šesti kusů, tažených za nákladními auty. Konečně pak je v sestavě Tpl ještě 354 mužů pěšího praporu, který zajišťuje jednak strážní službu, jednak při útoku vytváří aktivní bojovou jednotku. Organizační změnou je vytvoření tankové brigády (senshá rjódan) Tb mající 3—4 Tpl. Celkem tedy má 169 tanků, z nichž 79 je středních typ 97 Chi-ha a 90 lehkých typ 95 Kyugo. Navíc je přičleněna četa tanketek typ 97 Ke-te. Dále pak 230 automobilů, 24 protitankových kanónů a 1 400 mužů pěchoty. Mimo to jsou ještě vytvořeny samostatný tankový pluk (doku-

ritsu senshá rentai) STpl, mající 84 tanků, z nichž 47 je středních, dále pak samostatný tankový prapor (dokuritsu senská daitai) STp mající 27 tanků, z nichž 14 je středních, a konečně pak ještě samostatný průzkumný pluk (dokuritsu teisatsu senshá rentai) SPTp, mající 45 tanků, z nichž polovinu tvoří lehké tanky typ 95 Kyugo, zbytek pak tankety typ 97 Ke-te.

Poslední reorganizace přichází v roce 1942, kdy jsou vytvořeny tankové divize (senshá shudan) Td, sestávající se obvykle ze dvou tankových brigád. Celkem tedy 226 tanků, 550 automobilů, 150 obrněných transportérů, 57 samohybných děl a 12 000 mužů. Samozřejmě že počty kolísaly podle toho, kde Td působila, stejně rozdílné bylo i technické vybavení. Mimo to byla především používána ještě samostatná mechanizovaná brigáda (dokuritsu ryodan) SMB, mající 45 lehkých tanků, 57 samohybných děl a 48 ostatních vozidel. Podporu jí zajišťovaly dva prapory pěchoty. Samozřejmě, že s koncem války se organizační struktura poněkud měnila, tak jak byly původní jednotky předisponovány na důležitá místa bojů.

2.3. Rozmístění jednotlivých tankových útvarů

Do roku 1932 jsou vytvořeny čtyři Tpl.

1. Tpl město Narashima v prefektuře Chiba
2. Tpl město Kurumi, prefektura Kyushu. Účastní se bojů v Číně, jmenovitě o Šanghaj, v provincii Džehol, při útoku na To-Čchou, Lia-jüan a Čchao-jang. Jeho velitelem je velice populární plukovník Hyakutake, někdejší propagátor a zakladatel prvních tankových jednotek.
3. a 4. Tpl město Kung-ču-ling, Mandžusko, jako součást Kuantungské armády. Navíc v Mandžusku vzniká v roce 1933 i armádní tankové učiliště (Rikugun Manshú Senshá Gakkó).

Do roku 1940 je vytvořeno postupně čtrnáct Tpl rozmístěných jednak v Japonsku, jednak v Číně. Zde působilo pět Tpl, a to 8., 11., 12., 13., 15., používaných v různých organizačních celcích.

Stoupající intenzita bojů v Mandžusku vede v roce 1934 k vytvoření 1. mechanizované brigády (dai-ichi rikó ryodan). Ve své sestavě má 4. Tpl dále pluk pěchoty na nákladních autech, dělostřelecký pluk s děly ráže 75 mm tažených auty a ženijní a pomocné roty, rovněž dopravované na nákladních autech. Praxe ale ukazuje, že přemíra pěchoty a její nasazování do bojů zpomaluje postup celých jednotek, a proto je tato brigáda počátkem roku 1938 rozpuštěna a přeformována na 1. Tb. Ta měla v sestavě oba mandžuské tankové pluky. V roce 1937 dochází k další změně v názoru na použití tanků. Tankové útvary jsou kvalifikovány jako prostředek k rozrušení obrany nepřítele s cílem zničit jeho dělostřelectvo a rozvrátit týl. Do takto provedeného průlomu má nastoupit pěchota, která proměňuje akci v celkové vítězství. Bohužel tuto moderní taktiku, kterou tak úspěšně aplikoval o několik let později německý Wehrmacht, se v japonské armádě nepodařilo prosadit jako celek. Důvodů bylo několik. První a nejpodstatnější byla skutečnost, že japonská armáda neměla dostatek odpovídající techniky. Díky svému zaujetí pro tankety zcela zapomněla na skutečnost, že takovýto průlom mohou provést pouze střední nebo těžké tanky. A ty se teprve rodily na prknech konstruktérů. Takže nezbývalo, než-li i nadále naplňovat „pěchotní" koncepci nasazení tanků. Negativní stránka tohoto řešení se názorně projevila v bojích u jezera Chasan v roce 1938. Zde byl japonský 19. Tpl zcela zdecimován sovětským dělostřelectvem dříve, než-li se mohl připravit k boji jenom proto, že musel čekat na pěchotu. Obdobně to dopadlo u 3. a 4. Tpl o rok později v bojích u Chalchyn-golu (Nomohanu). Zde byly japonské tanky, čekající na zformování pěchoty, rozdrceny mohutným útokem sovětského dělostřelectva v kombinaci s nájezdem tanků T-26 a BT-5. Změnu strategie nasazení tanků přináší až návrat Jamašitovy mise z Německa v roce 1940. Z jeho popudu je urychleně nasazen střední útočný tank Shinhoto Chi-ha a urychleny zkoušky typu 1 Chi-he. A samozřejmě jsou vytvořeny tankové brigády jako organické celky schopné zajistit požadované bojové úkoly v celém rozsahu jejich potřeby.

1. TB, město Tun-ning v Mandžusku, je přidělena k 3. a 5. armádě, působících ve svazu Kuantungské armády. V sestavě má 5., 3. a 9. Tpl s celkovým počtem 109 tanků
2. TB, město Tungpei na Tchaj-wanu, je součástí 14. a 16. armády. V sestavě má 2. Tpl s posádkou na ostrově Amami Ošima dále pak 4. a 7. Tpl s posádkou přímo na Tchaiwanu. Celkem měla k dispozici 159 tanků.
3. TB, město Ta-tchung v Číně, je přidělena k 25. armádě. V sestavě má 1. Tpl v Chainanu, 6. Tpl v Bangkoku a 14. Tpl v Chainanu. Celkem to představovalo 179 tanků.

Samostaný expediční sbor v Číně, měl k dispozici 8., 11., 12., 13. a 15. Tpl. Celkem to bylo 420 tanků.

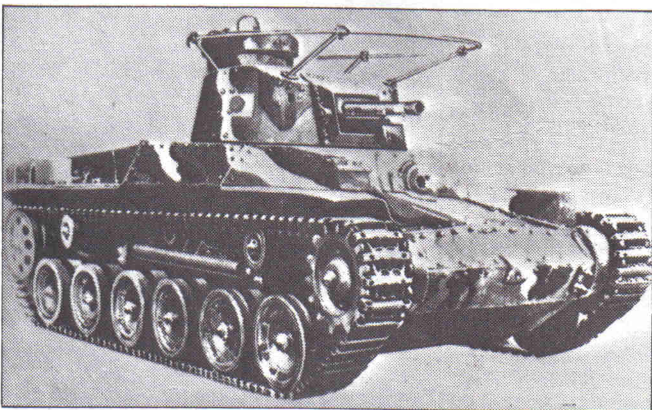
Mimo tyto velké organizační celky jsou vytvořeny ještě čtyři samostatné tankové pluky a samostatné průzkumné pluky. Celkem má japonská armáda k termínu zahájení II. světové války, tj. 7. 12. 1941 k dispozici 927 tanků z toho 420 v samostatných tankových plucích, 507 v tankových brigádách. Dále bylo ještě 900 tanků a tanketek v samostatných tankových útvarech u různých pěších divizí jak v Číně, tak v Japonsku.

Po prvním roce války dochází znovu k organizační změně, neboť výroba dodává dostatek tankové techniky, a tak se objevují TD.

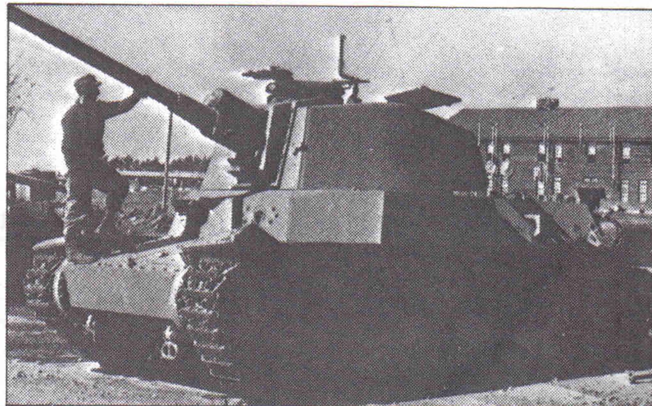
1. TD, město Mu-tan-ťiang v Mandžusku, je přidělena ke Kuantungské armádě. Má ve svém svazku 1.TB v Mu-tan-ťiangu a 3., 5. a 9. Tlp, 1. mechanizované brigády v Ning-kuo-ta se 14. Tpl.
2. TD, město Po-li v Mandžusku. Je rovněž přidělena ke Kuantungské armádě. Ve svém svazku má 3.TB s 6., 7. a 10 Tpl a 2. mechanizovanou brigádu s 2. Tpl.
3. TD, město Ťi-nan v severní Číně. Je přidělena Severočínskému armádnímu okruhu. Ve svazku má 2-TB v provincii Honan s 8., 4., a 12 Tpl a samostatný tankový pluk 15. STpl.

Mimo to existovalo ještě šest samostatných TB. V závěru války vzniká v Kumano na Kyushu ještě 4. TD určená k obraně Japonska, kam je dislokováno ještě pět STpl.

Nejmohutnější nasazení japonské tankové techniky přinesla japonská invaze do jihovýchodní Asie. Účastnilo se jí 300 tanků patřících do svazku 3.TD. Ve směru na Malajsko byly nasazeny 1., 6 a 14. Tpl. Na Filipínách bojovaly tanky 7. a 4. Tpl, Sumatra a Jáva byly zase bojišti 2. Tpl. Rok přinesl také nárůst tankových útvarů, což japonské velení přivádí na myšlenku vytvořit dokonce tankovou armádu. Je vytvořena jako 1.TA v Mandžusku (Dai-ichi Senshá Gun). Ve skutečnosti šlo spíše o administrativní akt, protože tankové jednotky v Mandžusku působí zásadně jako samo-



Střední tank typ 97 Chi-ha.



Střední tank typ 4 Chi-to.

statné. Ostatně vytvářet tak veliký tankový útvar pro ostatní části fronty je neefektivní, neboť jak se ukazuje v praxi, je nejefektivnější na pacifických ostrovech nejvýše Tpl, nebo dokonce TR. Proto také od roku 1943 je nasazení jednotlivých tankových útvarů pouze informativní a řídí se výlučně potřebami toho kterého bojiště.

Narůstající síla Spojenců začínala postupně decimovat jeden tankový útvar za druhým. Takže nejvýznamnějším „dodavatelem" tankových útvarů se stala Kuantungská armáda. Její 2.TD odchází na filipínský Luzon, aby zde zastavila a zničila postupující Američany. Výsledek byl ten, že byla prakticky zničena sama. Její zbytky se soustředily na Kyushu, odkud posíleny o několik tankových čet, se vrací do boje, aby byla definitivně zničena na Boninských ostrovech. 1.TD se zase v únoru 1945 přesunuje z Mu-tan-ťiangu do oblasti Tokia. 26. Tpl je dislokován na Iwojimu, 27. Tpl na Okinawu a 9. Tpl na Saipan a Guam. Takže v Mandžusku zůstává pouze 1. a 9.TB. Z toho 11. Tpl je dislokován na kurilský ostrov Shumshu, 3. Tpl je zase určen jako výpomoc při obraně Koreje. Také čínská fronta je oslabena a zbývá zde pouze 3.TD posílená o 1.TB v Tchelingu, 9.TB v Š-pchingu a 1.MB v Nihg-kuo-ta. Tato podpora je nanejvýše nutná, protože její kmenové jednotky 6. a 14. Tpl vykrvácely v džunglích jihovýchodní Asie.

Závěr války zastihl japonské tankové útvary v hluboké depresi. Nedostatek nových typů, náhradních dílů a velice často i pohonných hmot demoralizoval tankové posádky, které se stávaly raději pěšáky, nebo svými tanky tvořily poslední opěrné body odporu a pochopitelně zahynuly spolu se zničením svých strojů. Výjimku tvořily jednotky v Číně, kde Japonci vedli velice úspěšné operace proti Čankajškovým jednotkám. Také nárůst účinnosti spojeneckých protitankových zbraní dokázal vymazat jeden tankový útvar za druhým. Celkové ztráty dosahovaly až 93 %. Proto také sovětské tanky 6. gardové tankové armády a ostatní jednotky mohly postupovat tak jednoduše jak postupovaly, protože jim chyběl jakýkoliv soupeř.

2.4. Zvláštní druhy tankové techniky Japonska

Specialitou Japonska a její armády a námořnictva byly plovoucí tanky. Jejich úkolem bylo v rychlém sledu překročit vodní překážky a překvapivým útokem podpořit, resp. vytvořit úderný klín útočící pěchotě. Později pak pomáhat vyloďujícím se jednotkám palbou svých zbraní již v cestě z lodí na pevninu. Prvním takovým to typem byla úprava tankety Sumida v roce 1933. Její plovoucí vodní tank 2593 (mizu sensha 2593) SR I byl vlastně upravený britský tančík Carden Lyod. Měl speciální hmotou utěsněnou korbu, kolem níž byl na pásy svařený ponton, který ji měl udržet na hladině a za pomocí pásů se měl uskutečnit dopředný pohyb. Vezl dva muže posádky mající k obraně kulomet typ 38 ráže 6,5 mm. Čtyřválcový vznětový motor Mitsubishi HO-S-100 měl výkon 51,4 kW (70 k), což umožňovalo rychlost při plování 9 km.h^{-1} a na souši 24 km.h^{-1}. Hmotnost tančíku byla 3,6 tuny. Zkoušky ukázaly mnoho slabin, takže bylo třeba provést zásadní změnu konstrukce. Tou měla být varianta plovoucího tanku 2594 SR II předvedená v roce 1934. Také ona nesplnila očekávání, přestože měla silnější motor, zlepšené pancéřování. Při zkouškách se jen velice těžko udržela na hladině, a tak se firma musí pustit do další rekonstrukce. Ani její třetí pokus, plovoucí tank 2595 SR III neměl úspěch. Oproti předchozím typům si vzal za základ lehký tank typ 95 Kyugo, z něhož odstranil věž s kanónem a nahradil ji věžičkou s kulometem ráže 7,7 mm. Pohon při plování zajišťovaly dva lodní šrouby o průměru 500 mm poháněné přes hřídel od motoru. Zkoušky ukázaly, že se ani nezvýšila rychlost, ani nijak nezlepšily nautické vlastnosti, naopak na souši kryty lodních šroubů nedovolovaly tanku potřebný pohyb v členitém terénu. A tak je od tohoto experimentu upuštěno.

Celá problematika je znovu otevřena v roce 1941, kdy koncern Mitsubishi předvádí svůj obojživelný tank 2601 typ 1 Ka-mi (mizu sensha 2601 Gata 1 Ka-mi). Základem tanku je lehký tank typ 95, jehož korba je speciálně utěsněna a obalena plechovým pontonem. Proto také věž má nižší charakter. Mimo to bylo možné připevnit na přední i zadní část korby pomocné pontony. Ty byly vezeny obvykle na nákladních autech. Jejich montáž trvala posádce tanku asi 15 minut. Plování pak zajišťovaly pásy, mající speciální tvarování. Zkoušky probíhaly na Guadalcanalu a o jejich výsledcích nejsou zprávy. Jsou známy pouze výsledky zkoušek v ideálních podmínkách v Japonsku. Skutečností zůstává, že se u jednotek neobjevil.

Další zkouškou byl obojživelný tank 2603 typ 3 Ka-chi. Jeho autorem byl opětně koncern Mitsubishi a jeho základem byl podvozek a korba tanku typ 3 Chi-nu. Také zde byla celá korba obalena pontonem a na její oba konce bylo možno připevnit dva pomocné pontony. typická věž původního tanku byla nahrazena lehčím provedením, nad které ještě bylo lze namontovat nástavec pro možný výlez posádky v případě, že by se tank „utopil". Tím ovšem celková výška tanku stoupla na 10,3 m, což bylo pro praktický boj nemožné. Podle japonských zpráv se tyto tanky účastnily bojů u Annamy, ale Spojenci se o nich nezmiňují, ani neexistuje dokumentace, která by japonské tvrzení dokládala. Několik tanků bylo nalezeno s nasazenými pontony na Okinawě. Jiných zpráv o případném nasazení nebylo zjištěno.

2.5. Kamufláže a označování japonské tankové techniky

Vývoj kamufláže japonských tanků se řídil více méně místními potřebami, té které fronty. Existovaly sice rámcové pokyny, které nebyly ale tak jednoznačné jako u letectva.

1920—1928

V tomto období byla kamufláž jednobarevná, většinou v barvě polní šedi.

1929—1942

Toto období tvoří výjimku v popisované situaci kamufláží. Je zde uplatňován tříbarevný princip. Základ je červenohnědý (red brown) doplněný džunglovou zelení (jungle green) a chromovou žlutí (chrome yellow). Barevnost, resp. jejich pořadí nebylo stanoveno, záleželo na prostředí. Dodrženo muselo být pouze svislé provedení. Také šířka a tvar kamuflážových pruhů nebyly předepsány. Zdánlivá nelogičnost žluti byla velice důležitá, neboť se jí podařilo dokonale rozbít siluetu tanku, a tím snížit možnost jeho zásahu. Pouze na čínské frontě byly tanky jednobarevné, a to v khaki provedení.

1943—1945

Toto období přináší návrat ke střídmosti. Obvykle je kamufláž dvoubarevná. Tmavě hnědá kombinovaná s tmavě zelenou. Tak zněl předpis. Ale velice často se stávalo, že tanky byly buď celé tmavě hnědé, nebo tmavě zelené. A protože se opravovalo v bojových podmínkách, mohl být vytvořen další odstín, pokud byla po ruce džunglová zeleň.

Námořnictvo používalo u svých pozemních jednotek kamufláž jednoduchou. Tanky byly nastříkány červenohnědě nebo tmavohnědě. Od roku 1943 pak i ono používalo standardní barevné schéma.

2.6. Označování japonské tankové techniky

Označování bylo poměrně jednotné. Na spodní části přední korby byl malý bílý obdélník s červeným terčem, znázorňující japonskou vlajku, umístěný na levé straně. Na pravé straně byl obvykle znak jednotky. Na tělese předního háku byla u jednotek Kuantungské armády zlatá pěticípá hvězda. Na pravé straně dolní části zadní korby byl černý obdélník a v něm byla bílá pěticípá hvězda, označení série a číslo vyrobeného tanku.

Na věži tanku bylo obvykle označení jednotky nebo prefektury, které se staraly o přísun jednotlivých posádek. Na bocích korby bylo velice často označení, které si vybral velitel tanku, nebo označení příslušné jednotky nebo i pořadové číslo tanku u jednotky. Na začátku války měly velitelské tanky kolem vrcholu věže bílou přerušovanou linku. Stejně jako v jiných armádách si posádky psaly na hlaveň bojové nápisy, aby jejich střely měly správný cíl. Nejobvyklejší byl „mocné Japonsko" nebo „sláva císaři".

Tanky námořnictva měly obvykle buď na přední části korby, nebo na věži bílý obdélník, v němž bylo vycházející slunce. Tankové posádky nosily v létě tmavě zelenou nebo dokonce černou kombinézu. Nohy byly staženy ovinovačkami. Poddůstojníci a důstojníci mohli nosit i holínky. Kožená přilba měla v čele stříbrnou, u Kuantungských posádek zlatou pěticípou hvězdu, někdy na červeném kruhovém podkladě. Výstrojí byla dále „dohoda" s pouzdrem na pistoli Hamada typ 94 ráže 8 mm, prachutěsné brýle a důstojníci obvykle měli ještě svůj meč. V zimě to byla kombinéza s teplým vnitřkem, vysoké boty s beránkem a teplé rukavice. Ostatní součásti výstroje byly stejné. Označení tankových jednotek symbolizoval stylizovaný tank, který nosily posádky na svých vycházkových a slavnostních uniformách za hodnostním označením na límci saka.

Prameny

Nipron Rikugun 1890—1945 Kantosma — Tokyo 1970

Norimberský veletrh

Ve dnech 2.–10. února proběhl již čtyřicátý čtvrtý ročník tradičního veletrhu hraček v německém Norimberku. Exposice zahrnuje pochopitelně jako vždy i rozsáhlou výstavu produkce modelářských firem. Návštěvníkům byly představeny novinky z této oblasti na rok 1993, součástí akce je i vyhlášení prestižních cen Model roku, které se děje pod patronací známého kitařského měsíčníku Modell Fan. Následující řádky mají za cíl stručně představit prezentované novinky vítěze soutěže Model roku.

Ceny Model roku – Modell Fan

technika	1 : 35	Merkava II	Academy
		T 72M1	Tamyia
figurky	1 : 35	Desert Rats	Dragon
letadla	1 : 48	AH 1W	Italeri
latadla	1 : 72	Ju 88	Italeri
auta	1 : 24	Renault AE 500	Italeri
motorky	1 : 12	Bimota TES 1D	Tamyia
formule	1 : 20	Jordan 191	Tamyia
doplňky	1 : 48	F4U Corsair	Verůinden

Novinky na rok 1993

Hasegawa:
1 : 72 AH 64 A Longbow, AH 64 A, Fw 190A 5, P 51B, P 51C, A6M2 Zero 11, A6M2 Zero 21, A6M3 Zero 22, A6M3 Zero 32, Mitsubishi Mu 2J
1 : 48 P 38L, P 38J, F/A 18D, SH 3H, HH 2B
1 : 32 F 16C, A6M5c, P 52D, FW 190 A, F6F3 5, Fi 156C
1 : 700 Ticonderoga, Yorktown II

Academy:
1 : 72 PB4Y 1, P 51D, Me 109E, PBY 2, PBY 5, KB 50J
1 : 48 MiG 29A, MiG 29B, MiG 29 Ukrajina, Su 27B, P 38J, F 15E, F4U4B, AH 64D Longbow
1 : 144 B 17G, B 24J, Lancaster II, B 29A, B 25H/J, B 26B, Ju 88A, A6M2 Zero 21, P 51D, AJ 37, F 4E, F 111E, F 15A, F 14A, F 1C, F 16A, Harrier FRS 1, MiG 21, MiG 23, MiG 25, F 104G, Jaguar, Tornado, B 52H, Tu 22B/C, He 111, Betty, P 38J, Me 110, Spitfire V, P 47D, TBF 1, Tempest V
1 : 35 M 60 A 1, Tiger I, M 997 Maxiambulance, M 113A2, M 48A5, PzKpfw IV, M2/M3, M 113

Tamyia:
1 : 48 Buffalo, Lancaster I/III
1 : 35 M 42 Duster, Marder 1A2, Gepard, T 72M1, M1A1 s odminovačem, M60 A1, AAVP 7A1

Esci:
1 : 72 B 25H, F 100F, Ju 88G 1/6, F 16C/D, F 111E/F

Revell:
1 : 72 P 39, Fokker D VII, Tempest Mk V, Me 410, He 115C, Ju 86, CF 18A, F 8E, Handley Page Victor, Tornado IDS, F 15D, F 14A, F 16, CH 47, AH 1S, CH 53G, Mi 8
1 : 48 Tornado ECR, F 16C, AV 8B, S 55, CH 53 UN
1 : 32 Seafire MkIB, P 51B, A6M5 Zero, F 5E, Puma RAF
1 : 144 B 747 400, A 330, B 2

Monogram:
1 : 48 A 26C, P 47D, OS2 U, F 104, Fw 190 A 4, F 84
1 : 72 Ford Trimotor

Machtbox:
1 : 72 F 15 Tigermeat
1 : 144 MiG 23, A 10A, Tornado F III
1 : 35 Leopard II, M 109, M4A 1
1 : 72 Abrams M1A

Fujimi:
1 : 48 Bf 109G6, BF 109G 14, BF 109 K4
1 : 72 D4Y2 S, Spitfire FRmK XIV, Spitfire XIVc, MiG 21 MF

Airfix:
1 : 48 Tornado GR 1
1 : 72 Boomerang, F 15E, Lancaster BIII
1 : 144 Vickers Vanguard, HP 42 Heracles

Heller:
1 : 48 Jaguar A, F 4U7
1 : 72 Caudron 714, PZL 23, T 28
1 : 24 BF 109E

Italeri:
1 : 48 Tornado F III, AH 1T, F 14A
1 : 72 JU 88C 6, Mi 24F, Ju 86 civilní, Mirage 2000D AH 58D, OH 6A, UH 50A, Rafale C, P 38J, Ka 50, MH 53J, Su 24, MiG 15, AC 119 Gunship, Z 501, Ca 313/314, Br 20
1 : 32 Bo 105
1 : 35 Panzer IB command, Panther A, M 163, Hummer command, Piranha antiarcraft, Studebacker 2,5 t, Horch, BT 5, houfnice SU 122
1 : 720 Varjag, Kittyhawk

Dragon:
1 : 48 Ho 229B, Ju 88 G 6, Mistel 2, B 26C, A 26K, A 26B, Fw 190 A8/R11, Me 262 A 1a, Me 262 B 1a/U1, Bachem Natter, Ju 188, Fokker D VII, Spad XIII
1 : 72 SU 24D, Jian Ji 2, Ka 50, Do 335 A 6/B 6, Me 1101, P 61B, Do 335 A 10, Me 1101 B, P 61 A, Ar 234B, Ar 234C 4w/V1
1 : 35 Hummel, Nashorn, Sturmgeschutz IIIB, Sturmgeschutz IIIC/D, Maus, Jagdpanzer IVL/70, Shilka, OH 6, M1A2, M1A1 HA

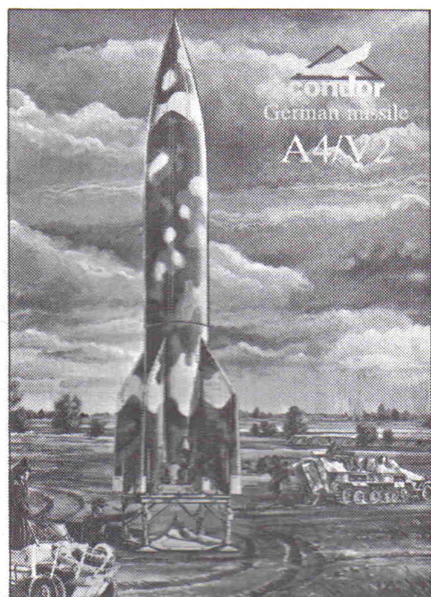
Hobbycraft:
1 : 48 Vampire FB9, Vampire F3, Vampire Mk, Vampire FB5, Vampire trainer, Vampire Nightfighter, P 35, P 35A, Bf 109, He 111F, G 7, He 111H 20, Re 111H6, He 111+V1, Ar 234 Nightfighter, Ar 234 Mistel+V1, Bf 109E 1, H 75A 5, P 26, P 36C, H 75 M/N/O, H 75 A 1/3
1 : 72 F 89C, F 89 A/B, F 89D, F 89J, F 89H
1 : 144 Su 22J, Su 2K, MiG 31, Su 27, Su 17G, Su 27D

Masterkit:
1 : 72 HH 43F, Mi 6

Huma:
1 : 72 Go 145, Ar 396

Azimut:
1 : 35 Mercedes G4G×4, Mercedes G3 Lkw, Pak 43, Chevrolet 1,5 t, Steyer 1500, Sdkfz 251/16

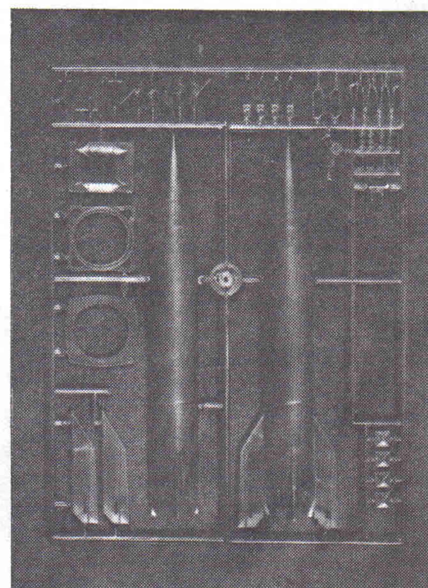
MPM/CMK:
1 : 72 N1K1 J George, La 15, V2, P 63, XP 55, XF5F, He 100, Me 262 Mistel, Me 262 A 1a+Me 262 VO56 Me 262 V9/V12, Junkers W 33, Junkers W 34, Spitfire XIX, Spitfire XIVC, Spitfire XVIII, A7M Sam, Me 163, He 178, Ju 87A
1 : 48 He 178

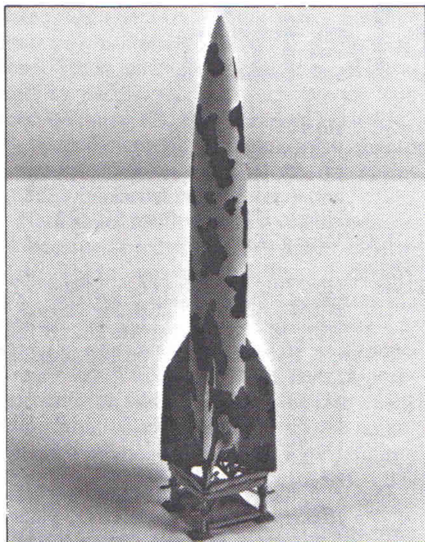


A4–V2
MPM (pod obchodním názvem Condor)
cca 69 Kč

5. září 1944 odpálila 444. baterie mobilního dělostřelectva první balistickou raketu na vojenský cíl v dějinách lidstva. Završil se tím skoro desetiletý vývoj raketových zbraní v Německu, který se spojuje se jmény Wernera von Brauna, W. Domberga a Walthera Thiela, jehož práce ovlivnila vývoj raketové techniky na dalších 10 let. Jednalo se o raketu A4 (A – Aggregat), později přeznačenou na odvetnou zbraň č. 2 (V 2).

Model v měřítku 1/72 pro nás připravila fy Condor a je zpracován nově technologií odlévání do kovových forem. Povrch rakety je zpracován jemně s negativním rytím a přesně vylisovanými drobnými díly. Celkem můžete napočítat 43 dílů, z nichž na vlastní raketu připadá 13 dílů (čtyři díly si budete muset vyrobit z kulaté tyčky, jak na to upozorňuje plánek), z ostatních složíte startovací stolici. Stavba probíhá příjemně,





pouze dělící rovinu obou polovin trupu rakety musíte přetmelit. Při kompletaci odpalovacího zařízení dotmelíte stopy po vtocích a některé drobné otřepy (rohy heverů, plynová kormidla).

Nyní nás čeká závěrečná operace — zbarvení. Návod předkládá dvě varianty zbarvení. První sestává pravděpodobně z barev užívaných běžně na bojových vozidlech wehrmachtu, druhá, z konce války, tzv. střepinová kamufláž, u které jsou barvy obtížně zjistitelné a proto budeme věřit návodu. Návod sám o sobě je zcela nově pojat s převoditelnou tabulkou na barvy. Molak, Humbrol včetně Federal standardu, také stavební postup doznal změn a je přehlednější. Historie typu a další popis pamatuje vedle češtiny i na anglicky a německy mluvící spoluobčany.

Pokud vás problematika raketového vývoje v Německu zajímá, lze doporučit tuto literaturu: Kroulík—Růžička: Rakety (Naše vojsko) nebo Smrt se učí létat ze stejného nakladatelství, pro náročné pak I. V. Hogg: German secret weapons ot WW II nebo W. Domberger: V 2 hurst and blackett.

Závěrem lze říci, že se model A4/V2 povedl a to i přesto, že firma neměla doposud s kovovými formami žádné zkušenosti a nedisponuje takovými prostředky jako přední světoví výrobci. Potěšitelné je, že nezůstane pouze u tohoto modelu, ale už jsou rozpracovány další modely, po A4/V2 bude následovat Me 163A Komet, už zpracovaný pokrokovější technologií. S rozvojem short runů a modelů z kovových forem a vzhledem k opotřebení forem na rakumodely, firma MPM zastavuje jejich výrobu. Bude-li však o čtvrtky velký zájem a dynamika rozvoje firmy bude pokračovat stejným tempem, nelze vyloučit, že se k nim jednou MPM vrátí.

Petr Šobíšek, KPM Albatros



M 901 Hammerhead
Výrobce: Italeri
Dovozce: Bílek E. I.
Cena: 265 Kč
Měřítko: 1 : 35

Firma Bílek E. I. nám poskytla o testování jeden z posledních modelů pozemní bojové techniky firmy Italeri, představující americké bojové vozidlo M 901 Hammerhead. Vůz je postaven na podvozku známého obrněného pásového transportéru M 113, známého například z vietnamské války. Hammerhead je upraven k úkolům protitankového boje pomocí instalace protitankových řízených střel TOW.

Na první pohled je patrné, že tímto kitem zřejmě firma zahájila novou generaci modelů pozemní techniky v měřítku 1 : 35. Pásy zde již nejsou ohebné, ale složené z více pevných plastikových článků, což je sice o něco pracnější při stavbě, ale zato mnohem věrnější. Velmi pěkně je zpracován povrch vozidla, detaily jsou čistě vylisovány, bez jakýchkoliv otřepů či vtaženin. Interiér Hammerheadu by zasloužil dotvořit, to však je ponecháno na vůli a umu každého modeláře.

Obtisky a kamuflážní schemata nám nabízejí stroj buď ve víceodstínovém zbarvení US Army nebo v jednobarevném pouštním provedení. Obtisky jsou tradičně velmi kvalitní s perfektním soutiskem.

Pro snadnou sestavitelnost a příznivou cenu lze model doporučit i začínajícím zájemcům o zmenšení 1 : 35.



Panavia Tornado IDS
Výrobce: Italeri
Měřítko: 1 : 48
Výrobní číslo: 834
Cena: 350 Kč

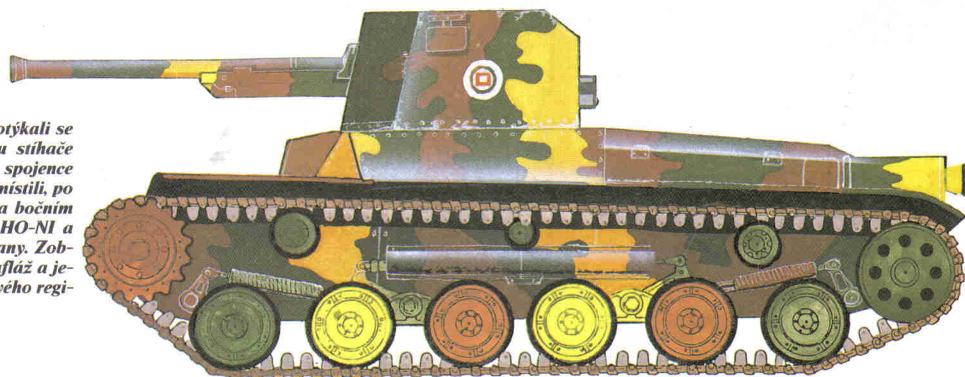
Po válce v Perském zálivu stoupl zájem modelářů o moderní letadla, hlavně ta, která se zúčastnila operace Pouštní bouře. Nejvíce používaným neamerickým typem ve spojeneckém letectvu bylo západoevropské Tornado. V měřítku 1/48 již tento letoun vyráběly jiné firmy, avšak v nevalné kvalitě, proto se Italeri rozhodla vydat vlastní model Tornada.

V krabičce, na které je kresba britského Tornada se žraločí tlamou, jsou tři licí rámečky mající 146 dílů a jeden čirý rámeček s 9 díly. Při stavbě modelu letadla se většinou začíná interiérem kabinky. Ten je zde dobře ztvárněn, avšak to nebrání náročnějším modelářům zhotovit si různé doplňky vlastní výroby. Ale i bez těchto doplňků vypadá cockpit dobře. Průhledný kryt kabinky je vyroben ze slabého plastiku, což uvítají kitaři, kteří ji chtějí otevřít. Zadní část trupu s křídly a ocasními plochami (křídla a plovoucí výškovky se dají postavit pohyblivé) se lepí nezávisle na přední části, neboť trup je rozdělen příčně na dvě poloviny. To umožňuje více si pohrát s interiérem kabinky, aniž je tím zdržována vlastní stavba letadla. Po sestavení přední a zadní části trupu i vzájemném slepení následuje montáž nasávacích otvorů vzduchu k motorům a stavba podvozků. Tím je model hotov a zbývá nabarvit Tornado podle jedné ze čtyř verzí, kterou obsahuje obtiskový aršík. Britské Tornado je zde zastoupeno dvěma Tornady GR.1, první ze základny Tabuk v Saudské Arábii, druhý z Murarraqu v Bahrainu. Obě mají pískovou kamufláž na všech plochách a zúčastnily se bojů proti Iráku. Italské letectvo zastupuje jedno Tornado IDS s pískovou kamufláží na horních plochách a stříbrnou (správně má být šedostříbrná) na spodních, také z války v Perském zálivu. Čtvrtou verzí je německé Tornado IDS od JBG 37 z Memmingenu, mající tříbarevnou kamufláž z barev tmavě zelené, olivově zelené a černé. Do návodu se vloudila chybička, neboť jsou zde promíchány bokorysy německého Tornada do italské verze a naopak. Možná, že u později vydaných stavebnic bude tato závada odstraněna. Jinak je návod vypracován přehledně. Nabarvený model je možno doplnit výzbrojí, kterou obsahuje stavebnice. K té patří (vedle kanónu na přídi) bomby, rakety Sidewinder, podvěsy Marconi pro vedení elektronického boje a vystřelovače klamných cílů BOZ 107. Ty jsou znázorněny po „bojovém použití", neboť většina klamných cílů je již „vystřelena". V návodu jsou nakresleny různé varianty podvěšení výzbroje podle bojového nasazení. Po nalepení výzbroje a obtisků je model Tornada hotov.

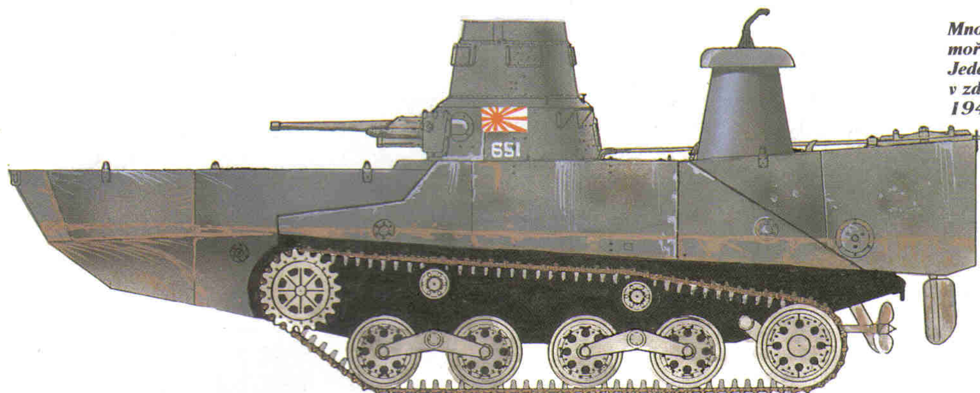
Závěrečné zhodnocení tohoto nového kitu je velmi příznivé. Rozhodně Italeri vyrábí nejlepší model Tornada v měřítku 1/48, proto ho doporučuji každému, kdo staví „roury" v tomto zmenšení. Ani jeho cena není vysoká, mnohem nižší než u jiných novinek v měřítku 1/48 vydávaných zahraničními firmami v současné době.

Leoš Řepka

Japonci se už od počátku tankových bitev potýkali se stejným problémem jako Němci — výrobou stíhače tanků. Využili zkušeností svého evropského spojence a na klasický tankový podvozek (CHI-HA) umístili, po vzoru MARDERU, 75 mm kanón s čelním a bočním pancířem. Takto upravený vůz nesl jméno HO-NI a v omezeném počtu zasáhl do bojů s Američany. Zobrazený stroj měl klasickou tříbarevnou kamufláž a jediným označením byl znak 4. čety 14. tankového regimentu na korbě.

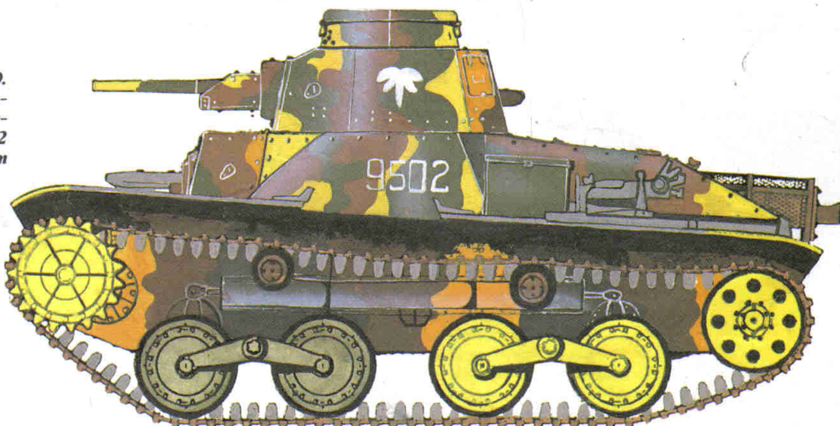


Množství vyloďovacích akcí přinutilo japonské námořnictvo vyvinout několik typů plovoucích tanků. Jeden z nich, KAMI, který byl nejrozšířenější, padl v zde zobrazené podobě do rukou Američanů v roce 1944.

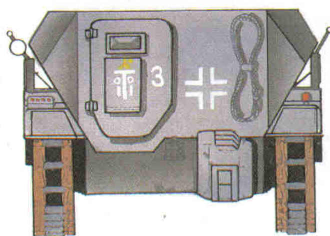


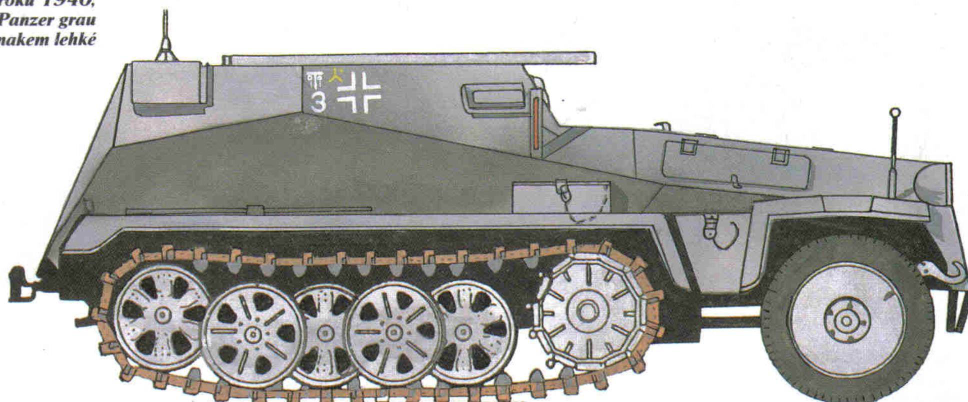
Dalším typem používaným v Tichomoří byl lehký tank HA-GO. Tento stroj 2. kompanie, 7. tankového regimentu bojoval v oblasti Luzonu v roce 1942. Byl opatřen opět tříbarevnou kamufláží a doplněn palmičkou (znakem 2. kompanie). Číslo 9502 bylo malované ručně a oba dva znaky se opakovaly na čelním pancíři v úrovni předních záběrových kol.



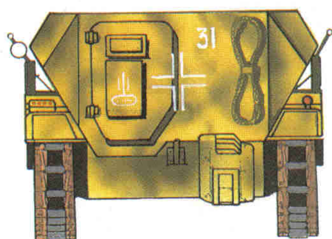


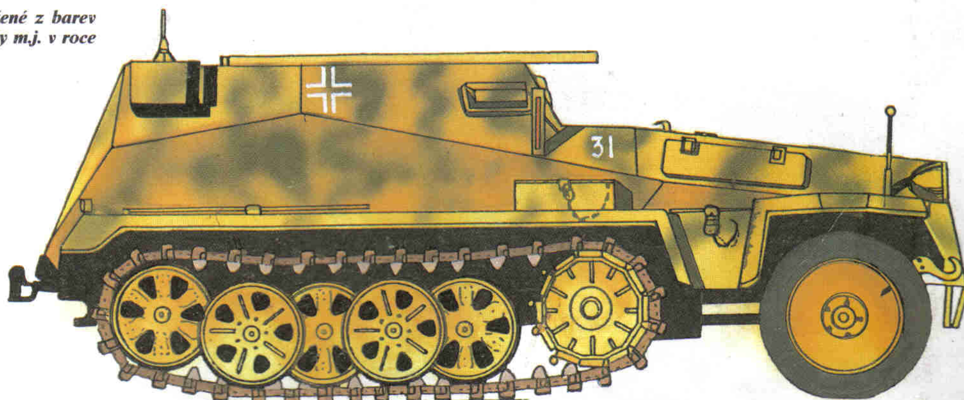
Lehký pozorovací vůz SdKfz 253 vycházel z kolopásového transportéru SdKfz 250. V době bitvy o Francii, roku 1940, sloužil i u 5. pancéřové divize. Byl nastříkán celý Panzer grau a doplněn divizním znakem (žluté obrácené Y) a znakem lehké pozorovací baterie.

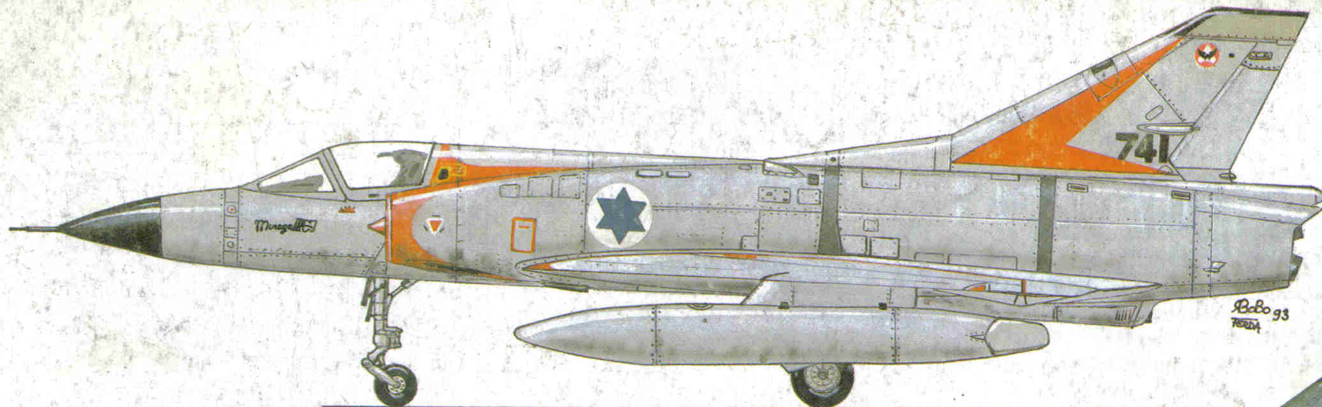




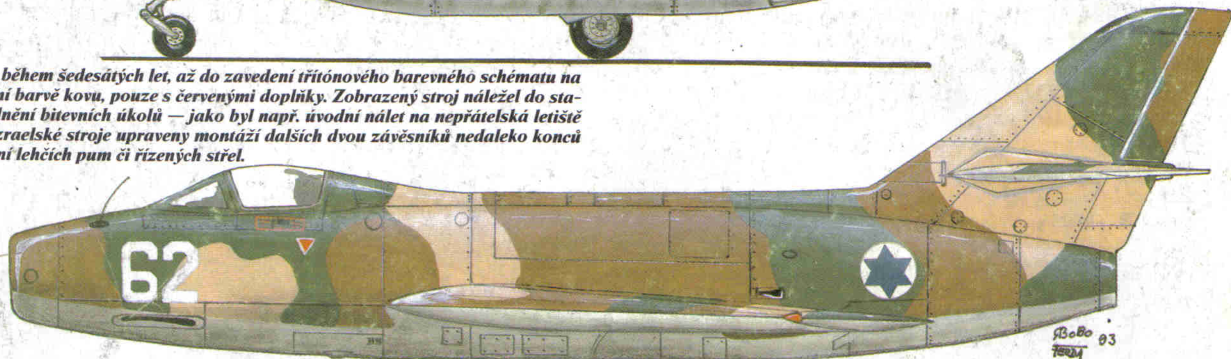
Tyto stroje se dočkaly i pozdější kamufláže složené z barev Dunkel gelb a Oliv grün. Takto nastříkány sloužily m.j. v roce 1943 u Stug. Brigade 184.







Stíhací Mirage IIICJ létaly během šedesátých let, až do zavedení třítónového barevného schématu na horních plochách, v původní barvě kovu, pouze s červenými doplňky. Zobrazený stroj náležel do stavu 119. squadrony. Pro plnění bitevních úkolů — jako byl např. úvodní nálet na nepřátelská letiště v šestidenní válce — byly izraelské stroje upraveny montáží dalších dvou závěsníků nedaleko konců křídel. Sloužily pro zavěšení lehčích pum či řízených střel.



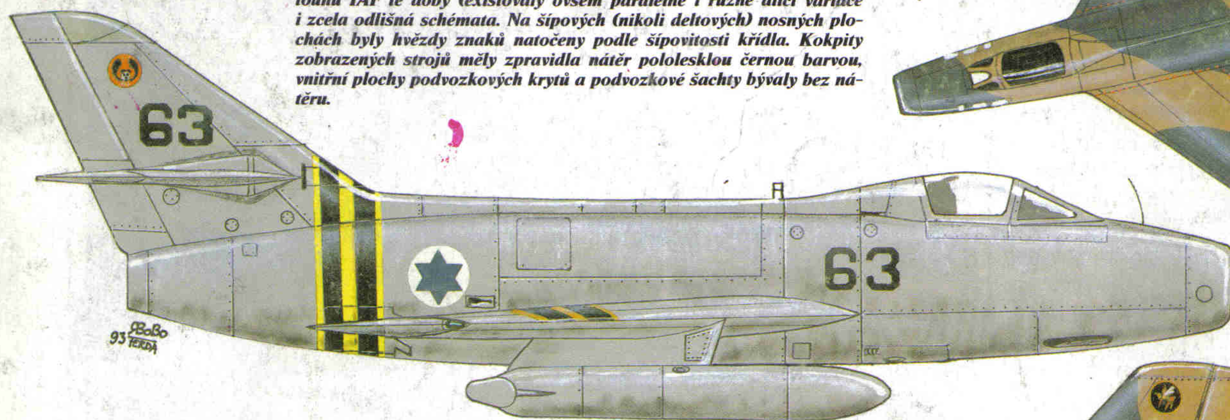
Mystére IVA přeživší dva válečné konflikty a dlouhé roky služby se na sklonku šedesátých let dočkaly nového kamuflážního schématu. V té době sloužily k operačnímu výcviku pilotů a do bojů ve válce Yom—Kippur již nezasáhly. Emblém jednotky, ke které byl zařazen tento stroj, není znám. Kamuflážní barvy odpovídají americkému vzoru „Asia Minor Scheme“: FS-34102, 30140, 33531, 36622.

V šedesátých letech dostaly Mystére IVA kamufláž a přešly k plnění bitevních úkolů. Rakety či pumy nosily zpravidla jen pod vnějšími závěsníky, na vnitřní se zavěšovaly přídavné nádrže (ty zůstaly v barvě kovu — včetně závěsníků). Emblém jednotky na směrovce je na fotografiích cenzurován.

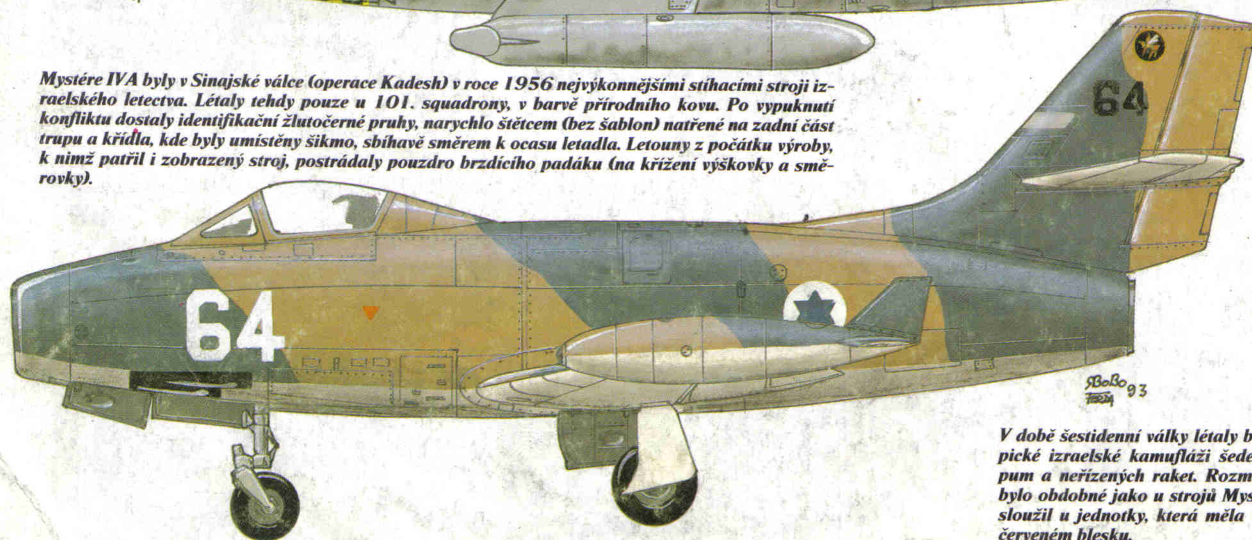


Kamufláž používaná izraelským letectvem od padesátých let do roku 1968 sestávala z tmavé šedomodré (která provozem dostávala nazelenalý odstín) a načervenalé hnědé barvy na horních plochách a světle šedé zespodu. Čerstvý nátěr byl lesklý, rychle však matověl. Rozmístění barevných polí zobrazené Mystére IVA je typické i pro řadu dalších letounů IAF té doby (existovaly ovšem paralelně i různé dílčí variace i zcela odlišná schémata. Na šípových (nikoli deltových) nosných plochách byly hvězdy znaků natočeny podle šípovitosti křídla. Kokpity zobrazených strojů měly zpravidla nátěr pololesklou černou barvou, vnitřní plochy podvozkových krytů a podvozkové šachty bývaly bez nátěru.

NEŠLAPAT



Mystére IVA byly v Sinajské válce (operace Kadesh) v roce 1956 nejvýkonnějšími stíhacími stroji izraelského letectva. Létaly tehdy pouze u 101. squadrony, v barvě přírodního kovu. Po vypuknutí konfliktu dostaly identifikační žlutočerné pruhy, narychlo štětcem (bez šablon) natřené na zadní část trupu a křídla, kde byly umístěny šikmo, sbíhavě směrem k ocasu letadla. Letouny z počátku výroby, k nimž patřil i zobrazený stroj, postrádaly pouzdro brzdícího padáku (na křížení výškovky a směrovky).



30,-

V době šestidenní války létaly bitevní Ouragany v typické izraelské kamufláži šedesátých let s výzbrojí pum a neřízených raket. Rozmístění barevných polí bylo obdobné jako u strojů Mystére. Zobrazený stroj sloužil u jednotky, která měla ve znaku komára na červeném blesku.